19e Année — N° 757

EUROPE : 0 FR. 60 ; AUTRES PAYS : 0 FR. 70

Tous les Samedis

2 Novembre 1912

VIE AU GRAND AIR

UNE VICTOIRE DU STADE AU RUGBY

Le Stade Français a remporté dimanche une importante victoire, par 32 points à 3, sur l'équipe Anglaise l'Albion Football Club.

PIERRE LAFITTE & Cie

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

PARFUM ULTRA PERSISTANT **CAMPÉADOR** ED. PINAUD

CHEMINS DE FER DE L'EST

Voyages en Italie.

La Compagnie des Chemins de fer de l'Est a l'honneur d'informer MM. les Voyageurs qu'elle met à leur disposition différentes combinaisons de billets permettant de faire, dans des conditions très économiques, des excursions variées en Italie.

1° Dans toutes les gares de son réseau des billets d'aller et retour ou circulaires internationaux valables 60 jours au minimum et 120 jours au maximum, avec itinéraire tracé au gré des voyageurs;

2° A Paris, et dans toutes les gares comprises sur le parcours, des billets circulaires à itinéraire fixe, valables 60 jours, permettant de se rendre en Italie par la voie de Belfort-Bâle-Saint-Gothard et d'en revenir par le Mont-Cenis ou par Vintimille ou inversement;

3° A Paris, des billets d'aller et retour (*via* Saint-Gothard pour Milan et Venise valables 30 jours) et pour Rome (valables 45 jours) susceptibles de prorogation.

La gare de Paris (Est) délivre à première demande les billets circulaires à itinéraire fixe et les billets d'aller et retour; quant aux billets comportant un itinéraire tracé au gré des voyageurs, ils doivent être demandés à l'avance.

Des trains rapides de 1re et 2e classes et des express des trois classes assurent journellement les communications entre Paris et Bâle avec correspondances immédiates sur l'Italie par Lucerne et la pittoresque route du Gothard. Par le rapide qui quitte Paris à 10 h. 10 du soir, la durée du trajet de Paris à Milan n'est que de 16 heures; pour les voyageurs de 3e classe par l'express qui le suit, elle n'est que de 20 heures, par les deux trains la traversée du Gothard s'effectue de jour.

NOS PETITES ANNONCES ILLUSTRÉES

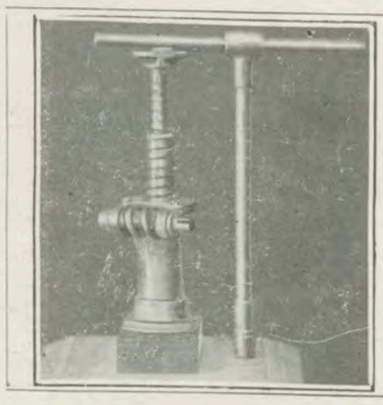
Quelles que soient leurs offres, les lecteurs de la **VIE AU GRAND AIR** *ont intérêt à utiliser ses* **Petites Annonces Illustrées** *qui sont toujours lues attentivement et conservées.*

TYPE N° 1. —	2 cm 1/2 de haut., cliché compris.		10 fr.
— 2	4 cm	—	15
— 3	5 cm 1/2	—	25

Il suffit de faire parvenir à MM. Huguet, de Pallissaux et Cie, 11, boul. des Italiens, Paris, et dix jours à l'avance, texte, photographie et montant en mandat ou timbres-Poste.

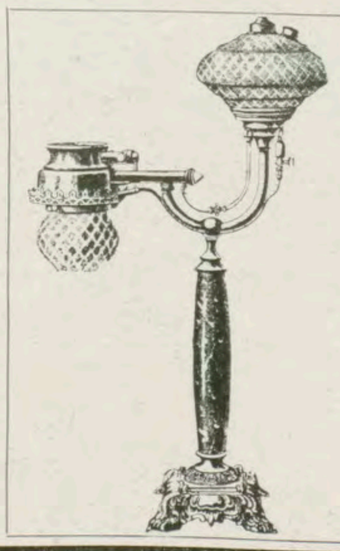
COLLECTION COMPLÈTE de *Je sais tout* (14 volumes formant sept années) en très bon état, à céder à de très bonnes conditions. Faire offres par écrit à M. Michot, 50, rue de Miromesnil, Paris.

MAGNIFIQUES LAPINS à fourrures Angoras Géants, 15 races de rapport. Volailles pondeuses, volailles naines; spécialité de couveuses-éleveuses pour faisans. 18 races pratiques faisant l'ornement des parcs et volières. 800 récompenses, grands prix d'honneur, championnat France et étranger. On peut visiter en prévenant. Se recom. de *Fermes et Châteaux*. Mlle Lemarié, élevage de la Folie-Lebrun, Evreux (Eure).



OCCASION EXCEPTIONNELLE. On céderait un cric BB en très bon état, (photographie ci-contre) pour le prix de 15 francs.

Ecrire à M. Colsy, 21, r. de l'Agriculture, Colombes.



A VENDRE une très belle lampe à alcool allumage automatique. Réservoir verre dépoli quadrillé de premier choix, superbe colonne marbre, pied cuivre orné. Avec tulipe et manchon. Etat de neuf, 25 francs.

S'adresser par écrit à M. Jarrige, 146, avenue de la République, Villeneuve-le-Roi (Seine-et-Oise)

MÉDAILLES
BRELOQUES
INSIGNES

MODÈLES SPÉCIAUX SUR DEMANDE

A. LAHURE 23 et 25, rue des Balkans

Téléphone 911-86

Envoi franco du catalogue n° 4

CYCLES

La Française-Diamant

MOTOCYCLETTES

VOITURE DE PROMENADE

DUPONT

10, Rue Hautefeuille, 10

PARIS (VIe)

Téléphone 818-67

Envoi Franco du Catalogue

Succursale à Berck-Plage

L'ÉLECTRICITÉ dans le "HOME"

LE SHO, appareil électrique pour douches d'air chaud et d'air froid, séchage de la chevelure, etc. Prix : **75** fr.

LE TOURBILLON
nettoyage par le vide
au moyen
de l'Electricité

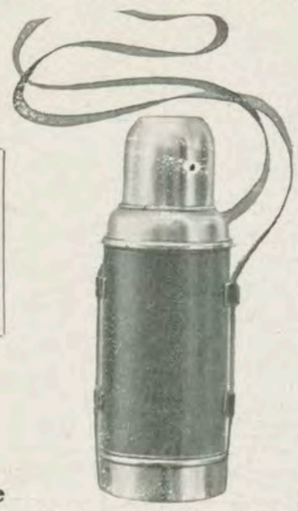
LE TOURBILLON
absorbe les poussières,
supprime les battages
de tapis, etc.

LE TOURBILLON est l'appareil le plus maniable, le plus léger, le plus simple, le plus économique, le plus pratique des appareils similaires. Prix, avec tous accessoires . . . . . **280** fr.

LE VIBRO-MASSEUR
Appareil électrique pour toutes les applications du massage vibratoire. Prix : **90** fr.

LE " ROWER ", appareil à ramer pour le développement des muscles et contre l'obésité et la constipation.
Prix dep. **150** fr.

Visitez nos Salles de démonstration



Demandez nos notices spéciales
Envoi gratuit

La Bouteille MAJIC
conserve leur température aux légumes chauds ou froids.
Prix depuis **8 fr. 50.**

Le "CYCLIST", appareil à pédaler, pr l'entraînement en chambre, contre l'atrophie et l'enkylose, etc. Dep. 225 fr.

Etablissements PAZ & SILVA — **55, rue Sainte-Anne, PARIS (2e)**

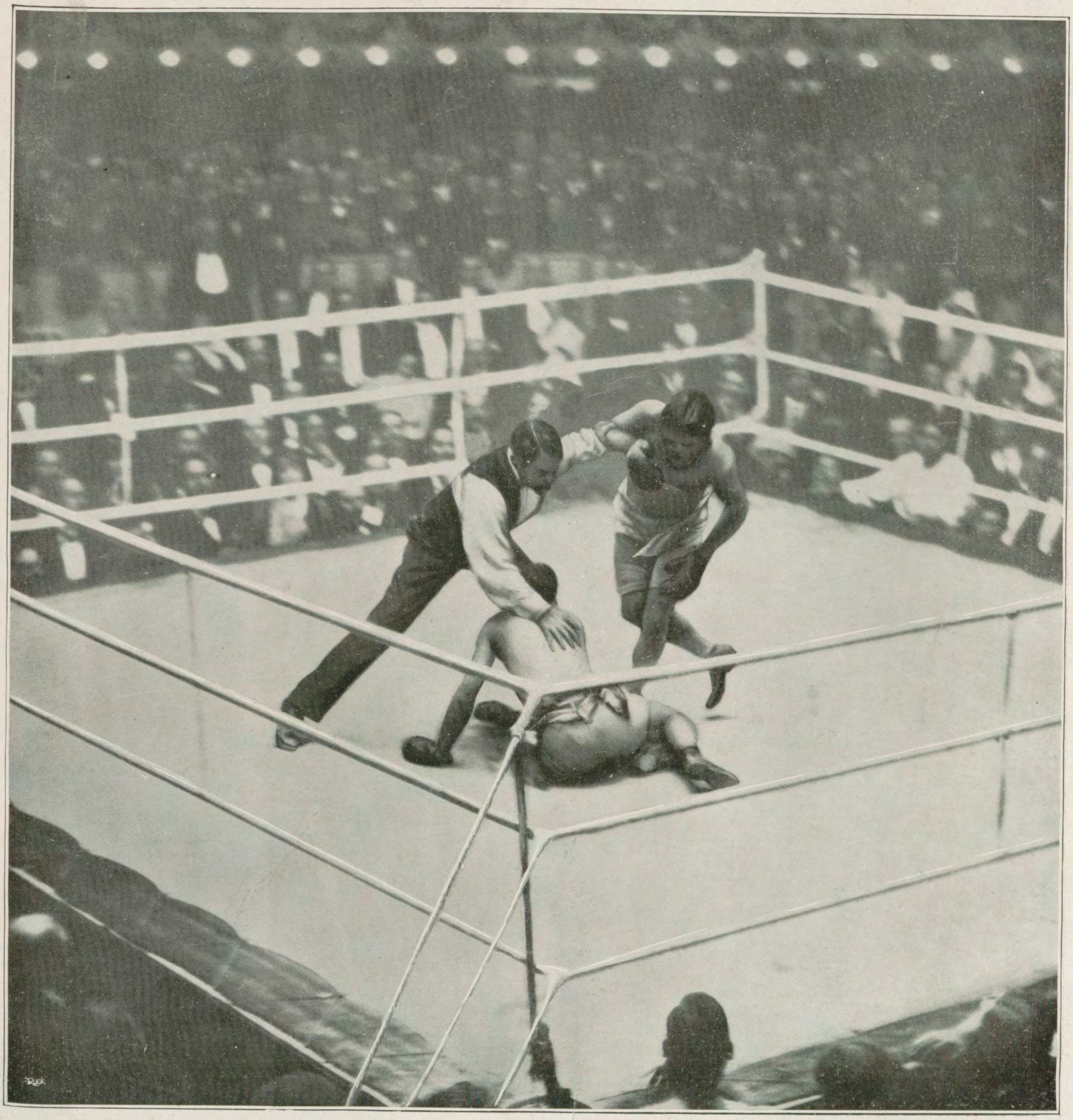
La Vie au Grand Air

N° 737 — 2 Novembre 1912

ABONNEMENTS :
France.. .. .. 24 francs.
Étranger. .. .. 28 —
Changement d'adresse : 0 fr. 75.
Les abonnements peuvent se payer en deux fois.

PIERRE LAFITTE & Cie, ÉDITEURS
90, avenue des Champs-Élysées, Paris — Téléphone : 528-64-66-68
Publicité : Huguet, de Pallissaux et Cie, 11, boul. des Italiens
Tous droits reservés pour tous pays. — Copyright in U. S. A. by Pierre Lafitte et Cie.

AVANTAGES AUX ABONNÉS
Les abonnés bénéficient de 5 fr. 50 par an sur les acheteurs au numéro. Ils reçoivent gratuitement les numéros spéciaux et de nombreuses primes.
Liste des primes envoyée franco sur demande.



GEORGES CARPENTIER BATTU PAR BILLY PAPKE (1)

Le 23 octobre, tous les partisans du jeune Georges Carpentier ont éprouvé une grosse déception. Leur favori a été battu, nettement, franchement par Billy Papke, que certains voulaient faire passer pour un champion déchu. Ce ne fut peut-être pas de la belle escrime du poing à cause de l'abus des corps-à-corps, mais ce fut un match des plus angoissants du commencement à la fin. Notre cliché représente Carpentier à terre.

(1) Voir la double page.

LE SALON DE L'AÉRONAUTIQUE

LE STAND DE L'AVIATION MILITAIRE

Samedi dernier, le 4e Salon de la Locomotion aérienne a été inauguré par le Président de la République, au Grand Palais. Nous reviendrons plus longuement la semaine prochaine sur les merveilles exposées par les divers constructeurs. Contentons-nous, aujourd'hui, de constater l'immense succès remporté par le stand de l'aviation militaire, où se trouvent tous les véhicules des escadrilles. En médaillon, l'hydro-aéroplane Bréguet, appartenant à la marine.

SOMMAIRE

Une victoire du Stade au Rugby .. .. Couverture
Carpentier battu par Billy Papke 833
Le Salon de l'aéronautique 834
Devant le ring 835
Le Quatrième Salon de la locomotion aérienne, par André Beaumont. 835
Feu le Grand Prix de l'A. C. F., par Georges Prade. 836
Les gaîtés de l'aéronautique, par François Peyrey .. 836
Keyser gagne le Prix Roosevelt 837
Une belle victoire du Stade Français 837
Le Carnet du Sportsman 838
L'aviation à l'etranger 839
Le champion américain Billy Papke oblige Carpentier à abandonner 840-841
Un raid en hydro-aéroplane 842
L'échec de Carpentier, par J. Mortane 843
Le champion, par Joe Bridge. 843
Un sport qui meurt, par de Fleurac 843
Comment compter les points au rugby ? par Géo Lefèvre 844
Le bloc-notes de la semaine 845
Les récents vainqueurs, par René Riondet. 846
Longchamp est fermé, par Stuart. 846
De Longchamp à Maisons-Laffitte 847
La dernière de Longchamp 848
Les courses de lévriers, par Marcel Boulenger .. 849
France et Allemagne, par Marc Gouvieux. 849
Le concours hippique de Lille 850

NOTRE NUMÉRO DU SALON

Nous publierons, la semaine prochaine, un supplément, encarté dans le numéro ordinaire de la *Vie au Grand Air* et consacré au Quatrième Salon de la Locomotion aérienne. Nos rédacteurs techniques passeront en revue, dans des études approfondies les principales nouveautés et inventions de nos constructeurs. Et, dans le supplément, des photographies montreront les divers modèles exposés.

Les lecteurs nous sauront gré, de façon que les actualités de la semaine ne soient pas négligées, de réunir les clichés du Salon, dans ce supplément. Malgré cette annexe, envoyée gratuitement à nos abonnés et aux lecteurs, le prix du numéro ne sera pas augmenté.

NOTRE NUMÉRO DE NOËL

Rappelons que le numéro de Noël de la *Vie au Grand Air* paraîtra le 7 décembre. Nous en reparlerons, mais nous pouvons d'ores et déjà déclarer qu'il dépassera en luxe et en intérêt tous ceux qui l'ont précédé.

NOTRE CAMPAGNE D'HIVER

Annonçons également que nous publierons, cet hiver, plusieurs séries, parmi lesquels nous pouvons citer aujourd'hui :

Dans le royaume des airs, **par Alfred Leblanc.**
De la piste au théâtre, **par Paul Bourrillon.**

Nous reparlerons bientôt de notre campagne hivernale qui sera particulièrement brillante.

Voir page 849 notre concours de propagande.

PROPOS D'UN SPORTSMAN

DEVANT LE RING

« Quand deux boxeurs entrent dans le ring, j'éprouve un malaise qui va jusqu'à la souffrance... « Vous avez de la chance d'assister à ce match Papke-Carpentier... Ah, si j'avais pu! » *Celui qui me tenait l'autre jour ces propos sincères et contradictoires, était-ce un de ces névrosés de sport, incapables d'affronter le choc d'une émotion? Non point; c'était un homme, un jeune homme qui, de par son tempérament, ses habitudes, sa profession, est maître de ses nerfs : l'ami du risque, hardi comme son nom, Chevalier, chef pilote de l'école d'aviation montpelliéraine.*

Le sentiment qu'il m'exprimait, c'est le mien, c'est le vôtre, c'est celui des milliers de spectateurs qui se pressaient l'autre soir dans le cirque de Paris, plein comme une coupe trop pleine.

Que les grands combats du poing aient le don de nous remuer davantage qu'aucune autre forme de lutte sportive, le fait est évident. Comment l'expliquer? Par la mise en scène, l'éclat des lumières, la chaleur d'une salle où bouillonnent tant de passions? Causes peut-être, tout cela, mais causes secondaires. A la bien voir même, cette fièvre générale elle-même n'est qu'un effet, une des manifestations précisément de l'état d'âme à expliquer.

Non, si les duels de la boxe nous émeuvent autrement, plus profondément, que la plus belle des courses, que le plus beau des jeux, c'est, j'imagine, qu'on sent que deux énergies rivales sont là tout entières aux prises, qu'il n'est pas une parcelle de l'être physique, moral, intellectuel qui ne soit engagée à fond en ce combat, « le combat de la vie ». De quelles autres batailles athlétiques en peut-on dire autant? Dans le cercle enchanté du ring, deux hommes se heurtent, au plus haut degré de leur puissance, victoire et défaite sont directes, brutales, totales. Ici, chute et apothéose ne sont pas figures de rhétorique. Sur un homme matériellement terrassé, un homme se dresse, triomphateur. Et dans cette aventure de quelques minutes il y a de l'irrévocable.

La preuve de ma thèse est dans l'entraînement du boxeur, le plus dur qui soit. Pour cet effort décisif, pendant des mois, il accumule toutes ses réserves de vitalité. Et la dépense est si grande, qui s'accomplit dans les quelques minutes de ces rencontres, rares cependant et espacées, que l'homme n'y peut longtemps suffire. Un escrimeur, un tennisman, un nageur même, s'ils sont sages, peuvent fournir de longues carrières. Un champion de la boxe n'est que l'homme de quelques saisons, un météore dans le firmament athlétique.

C'est parce que nous sentons confusément tout cela, qu'en face de deux champions dans le ring, quand commence le drame solennel, une angoisse tragique nous étreint.

AVIATION

Le Quatrième Salon de la locomotion aérienne

La France est le marché du monde entier pour l'aviation militaire.

Le Quatrième Salon de la Locomotion Aérienne vient de s'ouvrir, et chacun s'empresse d'aller voir par lui-même les progrès accomplis par cette branche nouvelle de l'industrie humaine, où la France a su prendre une incontestable avance. Cette manifestation est en effet une manifestation essentiellement française, car toutes les nouveautés, dans cet ordre d'idées, ou tout au moins, la plupart d'entre elles, ont pris naissance dans notre pays, comme si l'aviation avait trouvé dans notre génie national son véritable berceau.

Au moment où paraîtront ces lignes, les portes du Grand Palais seront ouvertes déjà depuis cinq jours entiers, et la foule des impatients aura déjà parcouru les allées qui séparent les stands dans une cohue distraite, observant trop vite ou malaisément, ou bien dénuée de compétence, et ce sera très regrettable. Il eut été bien préférable que le public ait été averti de ce qu'il allait voir des tendances actuelles de la construction aéronautique, et des innovations qui allaient passer sous ses yeux : il aurait ainsi retiré de sa visite un profit bien supérieur, avec une fatigue moins considérable.

LES AVIONS MILITAIRES GARDÉS, AU SALON, PAR DES SOLDATS

Quand on a franchi les portes et les tourniquets de l'entrée principale, on est en effet ébloui tout d'abord par le luxe de la décoration de la nef centrale ainsi que des bas-côtés ; la lumière, soit de jour, soit de nuit, y tombe à profusion, les tentures et les tapisseries aux teintes douces flattent la vue, tandis que les sons d'un orchestre charment l'oreille, et les regards se perdent de tous côtés sur une multitude d'ailes éployées, rouges, bleues, blanches ou jaunes, soutenues par des cuivres reluisants, des aciers étincelants, parmi la verdure et les fleurs, et l'on ne sait même plus vers quel point diriger ses pas, tant toutes ces choses ont revêtu un air de fête.

Et cependant, en réalité, nous n'assistons pas là à une fête, mais bien à l'évolution rapide de l'aéroplane vers l'arme de guerre, ce qui n'est point du tout fait pour réjouir l'esprit de l'homme qui songe un peu à l'avenir.

« Le clientèle civile est complètement perdue maintenant! » me disait, dans son stand un des plus grands constructeurs d'aéroplanes, le jour de l'ouverture ; et il avait raison dans un certain sens, car le tourisme aérien n'est pas assez sûr et coûte encore trop cher pour pouvoir tenter d'autres hommes que des fanatiques de l'aviation. Et en effet les caractéristiques principales du Salon de l'Aéronautique en 1912, sont, d'abord, un effort considérable (couronné de succès d'ailleurs) vers la plus grande sécurité du vol, par l'amélioration de la construction, et ensuite une tendance générale à donner aux fuselages une forme permettant le blindage ou la protection des pilotes et des moteurs. Quelques mitrailleuses surmontent même certains des appareils exposés, témoignant du désir des constructeurs d'attirer l'attention de la seule clientèle sérieuse, c'est-à-dire des gouvernements militaires français ou étrangers.

D'ailleurs, comme pour enlever un dernier doute au visiteur, dans le fond de la nef principale, s'étale au grand jour un échantillon de la formidable organisation de l'aviation militaire et maritime française, avec ses nombreux fourgons automobiles, ses remorques, ses hangars, ses ateliers roulants et ses appareils de toutes marques et de toutes tailles. Et c'est vers ce but que tendent tous les efforts constatés au salon de 1912 : les ailes ne sont plus un emblème de légèreté et l'idéal, elles se renforcent, se métallisent et s'alourdissent, pour être prêtes au jour de la bataille aérienne! Voilà ce qu'on verra au Grand Palais à travers le merveilleux décor des stands : une exposition d'aéroplanes, oui, mais plus exactement un vaste marché de matériel de guerre où toutes les puissances étrangères viennent faire leur choix et leurs commandes. Dans cette branche de l'industrie de guerre commme dans celle des canons ou des plaques de cuirasses, notre pays triomphe encore et devient le grand fournisseur du monde.

Et en effet, où sont les frêles machines d'il y a deux ans, et même un an seulement ? La construction aéronautique a complètement changé ; plus de fragiles assemblages de bois et de toile, plus d'à peu près ou de subterfuges mécaniques, aujourd'hui, l'acier se substitue au bois et ce sont de véritables pièces d'atelier, ajustées et finies que l'on a sous les yeux, ce sont des ensembles à la fois harmonieux et susceptibles de donner confiance à l'ingénieur le plus exigeant. C'est un grand pas en avant vers la sécurité du vol.

Quant aux nouveautés, il n'y en a guère qu'une, mais celle-là est très importante, c'est l'hydro-aéroplane. L'aviation au-dessus de l'eau a fait, il est vrai, une entrée triomphale dans le monde, en cette année 1912, et toutes les maisons qui ont exposé ont plus ou moins construit leur hydro-aéroplane, et les trophées remportés par le nouvel engin ne sont pas moins nombreux que ceux de son aîné, l'aéroplane. Mais, alors que tous les aéroplanes, monoplans ou biplans, sont arrivés à se ressembler et à adopter les mêmes principes pour ne former, dans un avenir prochain, qu'un seul type avec de légères variantes, il est à remarquer qu'un grand désarroi règne dans les recherches faites en hydro-aviation, comme dans toute science à son début. Certains appareils sont montés sur deux flotteurs, d'autres sur un seul ; les uns ont l'hélice à l'avant, l'autre à l'arrière ; quelques-uns adoptent la solution « canard » avec stabilisateur à l'avant, et plans porteurs à l'arrière. Depuis le poisson volant jusqu'au lourd torpilleur ailé adopté par la marine, et qui va commencer prochainement ses premiers essais, tous les genres sont exposés là, pêle-mêle, et il est bien difficile, d'y reconnaître une direction générale ; mais quoi qu'il en soit, l'engin est né, son existence était nécessaire, et il semble voir s'ouvrir devant lui une longue et brillante carrière.

Ensuite, tout autour de cette immense volière, se trouvent les organes essentiels de la construction aéronautique : les moteurs d'abord, plus puissants et plus nombreux que jamais, plus réguliers aussi, mais un peu trop mélangés. Des moteurs, anciens en date, il est vrai, mais encore vierges de toute performance, voisinent avec des ancêtres de l'aviation qui ont créé l'appareil volant, et lui ont permis de déployer ses ailes plus haut, plus loin, plus vite, et cette promiscuité est pénible pour un connaisseur, et trompeuse pour un profane. Nous aurions aimé voir adopter pour ce cœur de l'oiseau humain un règlement sévère, analogue à celui qui régit l'emplacement des appareils dans la nef principale. Ne seraient admis à la place d'honneur que les moteurs ayant permis une envolée de plus d'une heure à travers la campagne, et exiger que ce règlement soit observé rigoureusement, avec plus de sévérité même qu'il ne l'a été pour les aéroplanes, dont certains trônent au milieu de glorieux champions et n'ont pas le plus petit exploit à leur actif.

Viennent ensuite les hélices, les toiles des ailes, les bois spéciaux, les accessoires de toutes sortes rangés avec art et dont on éprouve même la solidité sous les yeux du visiteur... mais nous n'entrerons pas dans de plus amples détails.

En somme, l'impression plus haute et plus profonde qui se dégage de cette manifestation française en dehors des tendances guerrières de la machine

nouvelle, c'est l'effort admirable, continu et patient de tous ces cerveaux qui ont travaillé sans défaillance au milieu des mille difficultés qu'il présente au périlleux problème de la conquête de l'air.

L'audace folle des aviateurs a aujourd'hui réellement un point d'appui ou une excuse, c'est la confiance qu'inspire enfin la robustesse de l'esquif auquel il confie son existence !

ANDRÉ BEAUMONT.

Les Gaietés de l'Aéronautique

Le " gonflement " des aéroplanes !

LA *Vie au Grand Air* a reproduit récemment la réponse tout à fait amusante d'une municipalité d'un village du Nord à l'un de nos pilotes d'aéroplane qui avait proposé d'effectuer des vols à l'occasion de la fête de la commune. Voici cette lettre qui mérite une nouvelle édition :

Monsieur l'aéronaute (*sic*),
Nous acceptons votre offre, mais il faudra nous réduire vingt francs sur le prix.
Maintenant, si votre machine marche au gaz, la commune n'en a pas (*resic !*). Arrangez-vous. Pour le même prix, vous nous ajouterez un lâcher de pigeons voyageurs.

La lecture de ce factum m'a brusquement rappelé certaine soirée de novembre 1908 au cours de laquelle le *Progrès du Loiret* me causa une joie douce. Aussi bien, la journée m'avait paru longue, agitée ! J'avais donc gagné avec satisfaction le fauteuil du coin du feu en bourrant méthodiquement une pipe particulièrement spacieuse, profonde. Je possède un grand nombre de pipes, mais allume toujours celle-là avant d'entreprendre l'assaut des gigantesques colonnes du *Temps*. Les vieux garçons deviennent maniaques.

Tout en m'entourant de fumée odorante, je songeais que la vie réservait parfois de bons moments. N'allais-je pas, en effet, tout en humant l'herbe à la Reine, savourer la langue pure de Nozière, de Pierre Mille ou de Joseph Galtier, après la forte nourriture du bulletin de l'étranger, puis apprécier, comme il convient, la logique des considérations sportives.

Je saisis le journal. Il me surprit par sa légèreté anormale. J'ouvris, non le *Temps*, mais le *Progrès du Loiret !*

J'ai déjà dit ma lassitude. Je renonçai donc à comprendre par quel prodige le *Progrès du Loiret* se trouvait pour la première fois à portée de ma main, et je parcourus cette gazette.

Or, notre confrère d'Orléans publiait le compte rendu de la dernière séance du Conseil Municipal de cette ville. Il m'intéressa énormément.

Le Conseil, entre autres choses, s'était occupé d'Aviation. Il avait examiné une lettre où il était question du premier Grand Prix des aéroplanes. Il s'agissait de décider dans quelle mesure la Ville d'Orléans encouragerait l'épreuve.

M. Thauvin, l'un des conseillers, intervint dans la discussion. Il prononça hardiment cette phrase :

— Tout dépendra de la Compagnie du gaz !

Puis M. Thauvin crut devoir s'expliquer :

« — La Compagnie du gaz veut faire payer aux aviateurs le gaz plus cher qu'aux particuliers. Elle veut leur faire payer le mètre cube 25 centimes, alors qu'il ne faudrait pas que le prix dépassât 12 ou 13 centimes. Il faut espérer que la Compagnie reviendra sur ses prix. (Ça sera dur, une grande Compagnie, ça ne revient guère sur les prix que pour les augmenter.) »

Le *Progrès du Loiret* ajoutait :

« M. Thauvin conclut que le Conseil pourrait décider qu'une commission se réunisse pour étudier la question.

« Le Maire demande au Conseil de l'autoriser à se rendre à Paris pour s'entendre avec l'Aéro-Club. On nommera une commission, et le Conseil statuera au cours de la prochaine séance. (Adopté.) »

Sur ce, j'abandonnai le *Progrès du Loiret*, rallumai ma pipe, m'abandonnai à la gaieté. Et je ne lus pas plus avant.

Le mois suivant, à Marseille, un « tabarin de l'atmosphère » confondit également les deux branches de l'aéronautique, mais ce n'était point la naïveté qui provoqua sa « tabarinade ».

Cet aviateur (?) présentait, au vélodrome du Prado, un aéroplane de sa fabrique, dénommé *Le Roi d'Espagne*. Les préparatifs terminés, devant une affluence nombreuse, notre inventeur annonça que, puisqu'il s'agissait d'une première expérience, il se contenterait de franchir la piste du vélodrome. Il s'installa sur son aéroplane, glissa simplement, déhalé par des cordages, le long d'un plan incliné qui l'amena non loin d'un ballon sphérique dont le lancement était compris dans le programme. Et quel ne fut pas l'étonnement du public, lorsque l'aviateur se jeta dans la nacelle pour s'élever au milieu d'une tempête de cris et de sifflets.

Le tabarin disparu à l'horizon, une bagarre termina la fête. Le service d'ordre eut le plus grand mal a protéger le *Roi d'Espagne* que la foule voulait détruire! Il est d'ailleurs regrettable qu'elle n'ait pu calmer ainsi son indignation, car le ridicule appareil et son propriétaire peu scrupuleux durent, ultérieurement, faire ailleurs de nouvelles dupes.

FRANÇOIS PEYREY.

(1) Voir la *Vie au Grand Air* des 27 juillet, 24 et 31 août, 4 et 28 septembre, 19 octobre.

AUTOMOBILE

Feu le Grand Prix de l'A. C. F.

Les 40 engagements n'ont pas été atteints

AU moment où j'écris ces lignes, on est en train de procéder à ses obsèques. Au moment où elles paraîtront, il aura vécu, ou plutôt il sera mort avant même que d'avoir vécu. Pauvre Grand Prix de l'Automobile-Club de France !

Ceux qui me font l'honneur de bien vouloir suivre ici-même ces petites causeries sans autre prétention que celle de dire tout simplement, mais très simplement, ce que nous pensons de certains sujets, seront peut-être un peu moins étonnés que certains autres. Le Grand Prix de l'Automobile-Club de France en 1913 ! Il naquit au lendemain même de Dieppe, dans cette atmosphère d'enthousiasme qui suit les grands efforts heureux. Un ministre de la marine resté fameux parla un jour ainsi de la « chaleur communicative des banquets ». Il y a également la chaleur communicative des victoires. C'était sur la montée de Dieppe, où Peugeot venait de ramasser d'un geste triomphal le drapeau national, un peu compromis comme prestige lors des dernières courses de Dieppe en 1907 et en 1908. Nous avions remporté la victoire.

BOILLOT. LE VAINQURUR DU DERNIER GRAND PRIX DE L'A.C.F.

Un souffle d'enthousiasme passa. En 1913, on ferait mieux encore ; les plus ardents adversaires de la course furent ébranlés, et ils promirent, sans jurer toutefois, de courir et de défendre nos couleurs.

Hélas ! ils auraient pu jurer. Tous les serments du monde en matière industrielle et commerciale ne signifient rien. Dickens, dans *David Copperfield*, nous a conté l'histoire charmante de ces deux associés dont l'un, brave homme, aimable, souriant, grand distributeur de poignées de mains et de promesses d'augmentation aux employés, accorde toujours tout ce qu'on lui demande. Malheureusement, il a un associé terrible, hideux, grincheux, acariâtre qui refuse toujours tout et qui reste invisible ou presque, fuyant, inaccessible. On découvre plus tard que le terrible associé n'est lui-même qu'un pauvre bougre d'employé, payé au mois pour refuser ce qu'accorde l'autre.

Dans l'industrie automobile, il y a les conseils d'administration, et à l'Automobile-Club, il y a le Comité.

L'analogie ne va pas loin d'ailleurs. Loin d'être payés pour remplir ce rôle, conseils et comités tiennent au contraire les cordons de la bourse. La Commission sportive décide d'organiser un Grand Prix. Elle s'adresse au Comité qui déclare : Pardon! A condition que le Grand Prix ne coûte rien. Pour cela, il faut 40 voitures — on rabattit, paraît-il, depuis le chiffre à 30 — si vous avez 30 ou 40 engagés on courra, sinon, pas de course. Nous ne voulons pas être exposés à sortir nos écus.

Nous avons conté, ici-même, longuement et par le détail, cette séance du comité, au cours de laquelle un membre fort connu se leva et déclara, au nom de lui-même et de ses amis, qu'ils n'entendaient point payer des frais de violon de cette petite fête. C'est là que fut votée la résolution restrictive qui vient d'aboutir à la mise à mort de la course.

Notez qu'en tant que cercle, l'Automobile-Club de France a peut-être raison On peut aimer jouer la chouette, et ne pas subventionner d'épreuves automobiles. Mais l'A. C. F. porte le sous-titre explicatif de Société d'Encouragement à l'industrie automobile et je suis certain qu'on y combattrait avec fermeté toute tentative de création d'une Société d'Encouragement rivale ou co-existante.

L'A. C. F. n'admet pas qu'une autre société régisse le sport automobile et il vient, dernièrement encore, d'écraser, sous menace de disqualification, des courses de motocyclettes qui ne se disputaient pas sous son règlement. Là-dessus, il a organisé une course qui n'a pu être disputée elle-même, faute d'engagés.

Il y a donc là un vice, et l'affaire du Grand Prix de l'A. C. F. le met en pleine lumière. Il est curieux, il est inouï de penser qu'avec des moyens d'action beaucoup moins puissants et des nécessités budgétaires qui n'existent pas pour une Société d'Encouragement, notre confrère l'*Auto* puisse organiser, chaque année, une course, et que l'A. C. F. ne le puisse pas. Rendons très franchement et très sincèrement hommage, en l'occasion, à la netteté de vues et à la continuité d'efforts de nos confrères. Bien plus, il est notoire, il n'est que trop notoire, que l'A. C. F. n'a pu, en 1912, organiser son propre Grand Prix que grâce à la Coupe de l'*Auto !*

Alors ?

Alors, il y a quelque chose qui ne va pas. Il est d'ailleurs facile de se rendre compte, sinon de tous les motifs, du moins des principaux motifs de ces insuccès. Le premier, c'est l'incroyable et extraordinaire versatilité des programmes. En 1906, on courait avec des voitures limitées au poids de 1.000 kilos ; en 1907, on les limita à la consommation de 30 litres aux 100 kilomètres ; en 1908, à l'alésage de 155 millimètres. On recommence en 1912 ; c'est avec la double formule de la liberté, d'une part, et des trois litres de cylindrée, d'autre part. Succès. Aussitôt, pour 1913, on fixe une limite de consommation de 25 litres aux 100 kilomètres.

Il est impossible de s'y reconnaître, il est surtout impossible de suivre.

Dans chaque pays, il se crée des choix et des transitions, et, peu à peu, il se forme, sur un faisceau d'observations et d'expériences générales, un certain courant d'opinions techniques qui, de l'ingénieur, va peu à peu jusqu'au public, et du type de course, rayonne, affaibli, mais vivant encore, dans les types commerciaux. Il est évident qu'un des grands succès de 1912 avait été la participation, dans la formule des trois litres, de la plus belle partie de l'industrie anglaise, de la partie jeune et agissante.

Je suis loin d'être amoureux fou de cette formule. Il n'en est pas moins vrai qu'elle a donné des voitures, des partants, et qu'aujourd'hui elle permet, à peu de frais, pour les usines de deux pays qui la connaissent et qui savent par avance où elle les entraîne financièrement et techniquement, de prendre part à la grande épreuve.

Là-dessus, on la colle par terre et on la remplace par quelque chose de très nouveau, qui va demander de longues études et, par-dessus le marché, on n'attend pas même que ces études aient eu le temps de s'ébaucher. On a publié le règlement à la veille des vacances, il faut, le lendemain de la rentrée, être engagé, il faut avoir versé son argent, donné son nom, sans savoir, et l'on courra au mois de juillet ! Que diable ! les automobiles ne sont pas comme des chevaux de course qu'on engage quand ils naissent, automatiquement, quitte à déclarer forfait. Il faut les concevoir, les deviner, puis les payer et les construire. Il est même bizarre de songer que dans une épreuve dont le règlement a pour base la consommation, qui varie avec le profil du terrain, et la nature de la route, il soit nécessaire d'être engagé avant de savoir où se courra l'épreuve. Sera-ce le profil moyen de Dieppe, le palier de la Sarthe, le profil tourmenté d'Auvergne ?

On n'en sait rien. Mais ce que l'on sait bien, c'est que, à part quelques intrépides, rien ne se déclanche. D'aucuns s'étonnent qu'il n'y ait qu'une douzaine d'engagés. Félicitons ces braves, ils sont vraiment héroïques.

La conclusion fort nette est qu'il y aura tout de même un Grand Prix : celui de l'*Auto*. Tant mieux pour notre confrère.

Voilà quatre ans qu'il crée son épreuve, la soigne, la modifie suivant les besoins et les conseils de ceux-là mêmes auxquels il va faire appel ensuite. Ce n'est pas de la chance, c'est du soin et du travail. On n'a pas indéfiniment de la chance comme on a du ventre, sans le faire exprès.

Il y aura plus de cinquante partants dans ce Grand Prix, plus que n'en demandait l'A. C. F. Et, si en échange de ces compliments mérités, l'*Auto* veut nous permettre de lui donner un simple conseil, maintenant qu'il est débarrassé de toute concurrence, qu'il ne fasse pas son épreuve en juin, ou si son Tour de France l'oblige à cette date, qu'il le place très en avant ou très en arrière, avant ou après les quatre grandes courses hippiques.

Qu'il se rappelle l'étonnement profond du baron de Zuylen de se voir à Dieppe, hors de Paris, dans la Grande Semaine. Ce jour-là, c'était le baron de Zuylen qui avait raison.

GEORGES PRADE.

KEYSER GAGNE LE PRIX ROOSEVELT

L'ARRIVÉE DU PRIX RAVAUT

Le Prix Ravaut (200 m. interclubs), a été remporté dimanche dernier par le brillant sprinter italien, Giongo, qui l'avait déjà gagné en 1910. Il a triomphé, en 23 s. 2/5, facilement devant le belge Freddy, Meslot et Schols.

LE PRIX ROOSEVELT

Le classique Prix Roosevelt, disputé sur 4.827 m., a permis à Jacques Keyser d'y triompher pour la cinquième fois. Il a gagné avec la plus grande aisance en 15 m. 24 s. 1/5, devant Huet, Carrey et Boulay. En médaillon, l'arrivée de Keyser.

UNE BELLE VICTOIRE DU STADE FRANÇAIS

LE STADE BAT PAR 32 POINTS A 3 LE BRIDGEWATER ALBION

Dimanche dernier, au Parc des Princes, devant une nombreuse assistance, s'est disputé un match international de rugby, entre le Stade Français et l'équipe anglaise l'Albion Football Club. Peu après le début, Lesieur marquait le premier essai. La partie se terminait par la victoire du Stade qui l'emportait par 32 points à 3.

LE CARNET DU SPORTSMAN

CALENDRIER DE LA SEMAINE

DIMANCHE 3 NOVEMBRE. — *Cyclisme.* — Réunion au Vélodrome d'hiver.

DIMANCHE 3 NOVEMBRE. — *Hippisme.* — Auteuil (Prix Aston-Blount).

MARDI 5 NOVEMBRE. — *Hippisme.* — Maisons-Laffitte (Prix Maximum).

JEUDI 7 NOVEMBRE. — *Hippisme.* — Courses à Auteuil.

L'aviation militaire en République Argentine.

Nous publions le décret du gouvernement argentin créant l'aviation militaire en Argentine :

Devant préparer à temps le personnel qui devra piloter les aéroplanes qui ont été donnés à l'Armée et à la Marine, et considérant :

Les travaux réalisés par l'Aéro-Club argentin dans le but de former l'Ecole d'aérostation et d'aviation militaires,

Les donations faites par la même Association de trois appareils, ainsi que les frais d'un pilote instructeur,

L'offre faite par le même Club, qui met à la disposition des ministères de la Guerre et de la Marine son parc aérostatique comprenant sept ballons, des appareils scientifiques, le gaz, les instructeurs et professeurs, le tout libre de tous frais,

Le président de la Nation Argentine décrète :

ARTICLE PREMIER. — On crée l'école d'aviation militaire avec les donations faites à cette fin, ainsi que les éléments que l'Aéro-Club argentin a mis à la disposition des ministères de la Guerre et de la Marine.

ART. 2. — Les officiers désignés devront d'abord suivre un cours d'aéronautique militaire pour lequel on accepte l'offre faite par l'Aéro-Club argentin, afin de préparer dans son Parc aérostatique des officiers de terre et de mer d'accord avec les règlements de la Fédération aéronautique internationale.

ART. 3. — Le ministère de la Guerre établira le plan des études et les règlements de l'Ecole d'aviation, ainsi que du cours d'aérostation.

ART. 4. — En attendant qu'il y ait un personnel militaire compétent en aviation et aérostation, la direction technique sera exercée par l'Aéro-Club argentin.

ART. 5. — La direction militaire du cours d'aérostation et de l'école d'aviation sera confiée à un officier supérieur de l'armée, disposant de tout le personnel nécessaire.

ART 6. — Le ministère de la Guerre ouvrira une souscription pour les officiers des armées de terre et de mer qui voudraient obtenir le diplôme de pilote aviateur.

ART. 7. — En remerciant l'Aéro-Club argentin, communiqué et publié, etc,

Signé :
SAENZ PENA, président.
G. VELEZ, ministre de la Guerre.

Tel est ce curieux document qui montre que peu à peu tous les états tiennent à se créer une flotte aérienne. Ajoutons que c'est à l'aviateur Français Paillette que sont confiées les fonctions de chef pilote.

Les martyrs de la locomotion aérienne.

Par suite d'une erreur typographique, l'infortuné Wachter qui se tua le 3 juillet 1910, à Reims a été marqué sur notre liste comme étant Allemand. Nous nous empressons de rectifier. Il était Français, doublement Français, puisque Alsacien. D'ailleurs, dans la récapitulation des victimes par nationalité, la faute était corrigée et Wachter compté parmi les Français.

D'autre part, nous avons reçu de M. César Rénier, la lettre suivante :

Mon cher Joker,

Je suis l'élève pilote César Rénier, Roumain, qui a fait une chute grave le 2 juillet de cette année et que les journaux ont fait passer comme mort sous le nom de Pecker, nom qui a paru dans votre liste. Heureusement, étant parfaitement rétabli de mes graves blessures, je ne voudrais pas charger inutilement la liste, déjà trop longue, des aviateurs morts.

CÉSAR RÉNIER.

Nous sommes trop heureux d'avoir l'occasion de supprimer un nom du lugubre martyrologe, mais par contre nous devons y ajouter quelques autres : le 22 août 1912, l'Américain Thompson se tuait en heurtant un arbre ; le 11 septembre, l'Américain W. Chambers faisait une chute mortelle par suite du bris de son hélice, le 20 Underwood, le 3 octobre, Walsh, et le 23 octobre, Louis Mitchell, également Américains, trouvaient la mort dans des accidents provoqués par des vols en spirale. Enfin, le 26 octobre, un officier russe se tuait et ses deux passagers, grièvement blessés, étaient arrêtés pour espionnage. La liste à ce jour comportait donc 228 victimes.

Que les inventeurs méditent ce qui suit..., ils ignorent leur bonheur.

Il ne se passe pas de semaine sans qu'on annonce la trouvaille, par un nouvel inventeur, d'un appareil d'aviation qui reléguera aux vieilles ferrailles tout ce qui à été fait jusqu'ici. Si cette intéressante catégorie de travailleurs avait existé au XVIe siècle, elle aurait été moins heureuse. Lisez plutôt :

A Moscou, pendant le règne d'Ivan le Terrible, un paysan inventa, paraît-il, un appareil, avec lequel il vola devant le tzar.

Il espérait que l'empereur ravi lui décernerait une récompense magnifique, mais ses illusions ne durèrent qu'un instant, car, aussitôt descendu de son appareil, il fut sur l'ordre du tzar, décapité et l'on jeta son corps aux porcs.

Pour justifier cette décision... coupante, Ivan déclarait que : « ... l'homme, n'ayant pas d'ailes, n'était pas un oiseau et qu'il était contraire à la nature de s'attacher des ailes artificielles... »

Imaginez vous, notre Président faisant, pour ce motif, guillotiner nos Blériot, nos Farman et *tutti quanti*.

Et ce jour-là, il n'alla pas plus loin...

Il y a quelques jours, le grand manitou d'une affaire automobile, qu'on lance actuellement en France, décida, pour bien montrer à tous la valeur de sa voiture, de frapper un grand coup.

Il invita plusieurs journalistes. à qui il avait donné de la publicité, à déjeuner. Mais le déjeuner devait avoir lieu au Havre où l'on devait se rendre dans la voiture en question, ce qui permettrait d'apprécier durant le voyage, toutes les qualités vantées par son principal promoteur.

Au jour dit, les convives prirent place dans l'automobile et leur hôte se mit au volant. Mais si le démarrage fut impressionnant, le reste le fut moins, car au bout de cinq cents mètres la fatale panne survint, et malgré les efforts réunis, du directeur, des journalistes, des ingénieurs et des mécaniciens accourus de l'usine toute proche, jamais on ne put repartir. Et les invités se dirigèrent tristement vers le métro le plus proche, pensant à l'excellent déjeuner qui les attendait au Havre. Il les attend encore !

Jusqu'où va se nicher l'exportation allemande !

Vous n'êtes pas sans remarquer la campagne menée actuellement contre l'envahissement des produits allemands en France.

Ce qui semble le plus étrange, c'est que la plupart de nos administrations ont recours aux bons soins de nos excellents voisins de l'Est pour la fourniture de multiples objets, qu'elles trouveraient aussi bien dans notre pays.

Mais, voilà qui est mieux, il y a quelques jours, un de nos amis passant devant un ministère qui touche de bien près à la défense nationale, vit à la porte, l'auto du ministère trépidante qui attendait son illustre patron.

Au volant, le chauffeur arborait une superbe cocarde tricolore, insigne de ceux qui ont l'honneur de conduire nos grands personnages, et notre ami, curieux de voir quelle était la marque de la voiture, s'approcha et vit avec stupeur qu'elle était de marque... allemande !

Ne trouvez vous pas que c'est aller un peu loin ?

Dédié à l'aviateur Védrines, aspirant député.

Rue de Clichy, à la devanture d'un petit libraire, deux gosses à la Poulbot sont arrêtés. Ils examinent, avec le plus grand intérêt, les quelques journaux illustrés qui pendent à la vitrine.

Soudain l'un d'eux tombe en arrêt devant une photographie de notre grand pilote Védrines.

— En voilà un costaud, dit-il à l'autre, c'est lui qui n'a pas peur de se casser la... figure !

— ... !

— Il a voulu être député. Quelle guigne d'avoir été battu. C'est ça qui aurait été « chic » s'il avait été à la Chambre ! Il aurait déclaré la guerre tout de suite aux Allemands !

— ... !

— Mais il sera élu et il faudrait que tous les aviateurs fussent nommés députés !

Quel est l'animal le plus rapide de la création ?

Les exploits de nos aviateurs, qui chaque jour vont plus vite, ramènent souvent la conversation sur ce sujet :

Quel est l'animal le plus rapide du monde ?

Le pigeon, répondent certains ; l'oiseau-mouche, répondent d'autres ; l'hirondelle, ou encore...

Non, rien de tous ces oiseaux.

L'animal qui possède la plus grande vitesse ; c'est la puce !

D'aprés les dernières observations d'un savant allemand, la dite puce parcourt à la seconde 275 mètres ce qui fait à l'heure 900 kilomètres ! Vous voyez que cette performance se pose un peu là !

A cette vitesse l'insecte champion irait de France en Amérique en cinq heures environ !

Nos plus rapides monoplans sont encore loin du compte ! !

Vingt fois sur le métier, remettez votre ouvrage...

Depuis plusieurs années déjà, l'ingénieur en chef d'une de nos plus grandes firmes d'automobiles, annonce, à grand renfort de tam-tam, la sortie imminente d'une voiture qui sera... la voiture rêvée et attendue de tous.

Malheureusement, la sortie de cet oiseau bleu tarde toujours et chaque fois que l'on en parle à son auteur, il répond par des paroles indécises et des promesses vagues Aussi tous les amis de l'ingénieur l'ont-ils surnommé Pénélope, car, disent-ils, il doit défaire la nuit ce qu'il a conçu le jour, pour que depuis quatre ans déjà, cette nouvelle merveille ne se soit pas encore manifestée aux yeux des foules haletantes.

Le Championnat d'Irlande.

Finale assez décevante du championnat ouvert d'Irlande, entre M. Gordon-Lockhart et M. P.-G. Jenkins, où le second n'offrit au premier qu'une résistance insignifiante. Le vaincu, qui a été au-dessous de lui-même, appartient à une grande famille de golfistes, les Troon ; sa sœur a gagné récemment le championnat d'Ecosse...

L'exploit d'un tricycliste.

En dépit du brillant meeting d'Herne-Hill où, dans le demi-mille, Barley, le champion amateur du monde, bat de 3 longueurs, H.-T. Johnson, en 67 s. 2/5, l'autre Johnson — Victor — ayant succombé, de façon fort imprévue, derrière Ryan. La performance du jour, c'est celle... d'un tricycliste — les Anglais restent fidèles à la machine à trois roues, si injustement dédaignée de nous — c'est, dis-je, celle du tricycliste, G.-E. Patmore, qui vient de battre le record des 12 heures, sur route, sans entraîneurs, par 174 milles 1/2.

Les douceurs du tricycle.

A ce propos, écoutez ce que dit du tri, Bidlake, le bon sportsman : « Je voudrais expliquer la fascination du tricycle. De temps à autre, je reviens à la machine large, et, à condition que les routes soient propres et à peu près unies, je lui retrouve, chaque fois, le même charme. J'en sais plus d'un qui la goûte davantage que la bicyclette, dans des conditions favorables, et, l'avouerai-je, je ne suis pas loin de partager cette prédilection. Quand on peut tomber sur le bon tri, pas trop multiplié, léger, à pneus de courses sur jantes en bois, il vous vient je ne sais quelle tentation d'en mettre un peu, une tentation inconnue du cavalier d'un solide bicycle de route ; surtout si vous êtes deux à vous mener le train. C'est comme une bouffée de la vieille humeur belliqueuse qui vous monte au cerveau.

Après la course de côte de Gaillon.

On sait que les deux voitures Crespelle, que le constructeur bien connu de l'avenue Daumesnil avait mises en ligne, se classèrent en tête de leur catégorie, à Gaillon, mais ce que l'on ne sait pas assez, c'est que Crespelle prit aussi la première place du classement au rendement.

Nouvelle à la main.

Le comble de l'adresse pour un chauffeur ?

Rendre la vue à un écrou borgne en voulant lui mettre un œil de verre !

JOKER.

RESULTATS TECHNIQUES

DU 21 AU 28 OCTOBRE

AUTOMOBILE

VENDREDI 25 OCTOBRE. — Parc des Princes. — Grapperon établit le record de l'heure pour motocyclettes (85 x 87), couvrant 85 kilom. 832 m.

VENDREDI 25 OCTOBRE. — Spa. — Christiaens bat le record de la côte de Bethano, près Spa, couvrant 13 kilomètres en 6 m. 49 s., soit à 114 kilom. 120 à l'heure (ancien record Erle : 7 m. 4 s.).

AVIATION

DIMANCHE 27 OCTOBRE. — Etampes. — Le marquis de Lareinty-Tholozan monte à 4.000 mètres, dans une tentative pour le record de la hauteur en aéroplane.

CYCLISME

DIMANCHE 27 OCTOBRE — Vélodrome d'Hiver. — *Prix d'Ouverture* (1.000 mètres) : 1. Cochet ; 2. Fim ; 3. Olivieri.

Match Goullet-Dupré. 1re manche (1.000 mètres), 1. Goullet ; 2. Dupré, à trois quarts de longueur. — 2e manche (1.500 mètres) : 1. Goullet ; 2. Dupré, à une roue.

Course de 50 kilomètres derrière motos : 1. Parent.

ATHLÉTISME

MERCREDI 23 OCTOBRE. — Boxe. — Paris. — Billy Papke bat Carpentier qui abandonne au 18e round.

VENDREDI 25 OCTOBRE. — Boxe. — Paris. — Trickri bat Duke Lynch par knock-out en trois rounds.

SAMEDI 26 OCTOBRE. — Boxe. — Paris. — Dastillon bat Banty Lewis aux points en dix rounds.

DIMANCHE 27 OCTOBRE. — Course à pied. — Racing-Club. — *Prix Roosevelt :* 1. Keyser, en 15 m. 24 s. 1/5 ; 2. Huet ; 3. Cavrey ; 4. Boulay.

DIMANCHE 27 OCTOBRE. — Stade Français. — *Prix Boucher* (10 kilomètres) : 1. Pilet, en 38 minutes.

DIMANCHE 27 OCTOBRE. — Football Rugby. — Parc des Princes. — Le Stade Français bat l'Albion Football Club par 32 points à 3.

YACHTING

DIMANCHE 27 OCTOBRE. — Nogent. — *Handicap du Cercle de Nogent-Joinville :* 1. *Rafale*, à M. Langlois ; 2. *Bob*, à M. Binet ; 2. *Bonne Aventure*, à M. Taverna ; 4. *Radium*.

GOLF

SAMEDI 26 OCTOBRE. — La Boulie. — *Coupe Edward Sassoon* : 1 M. H. Sheets (H. 18), avec 35 net ; 2. M. M.-H. Davenport (H. 3) et P. Delaunay-Belleville (H. 18), avec 87.

Prix des Tilleuls : 1. J.-C. Parrish, avec 88 ; 2. M.-H. Darenport, avec 90 ; 3. M. F. Aumont, avec 100.

DIMANCHE 27 OCTOBRE. — Fontainebleau. — *Le Prix de Fleury* est gagné par MM. D. C. Harris, L. Cabarrus et Fauquet-Lemaitre ; ces sportsmen devront rejouer pour l'attribution définitive du prix offert par la comtesse de Béarn.

Avaient pris part à ce prix : MM. Allard, de Gaillon, D.-C. Harris, major Beaumont, Jehan du Coudray, Fauquet-Lemaitre, Verdé-Delisle, H. de Ganay, duc de Mouchy, H. Barbe, Journet, colonel Jameson, R. Vog, L. Cabarrus, Ed. Esmond, Benedetti, Bocher, de Gontaut-Biron et le capitaine Collins.

HIPPISME

MERCREDI 23 OCTOBRE. — Le Tremblay. — *Prix Edgard Gillois* (2.600 mètres, 20.000 francs) : 1. Oui-Da, à M. Caillault (O'Neill) ; 2. Wagram II ; 3. Qui — P. M. : gag., 24 francs.

JEUDI 24 OCTOBRE. — Longchamp. — *Prix Salverte* (4.000 mètres, 20.000 francs) : 1. La Française, à M. A. Aumont (G. Stern) ; 2. Sarrasin ; 3. Lynx Eyed. — P. M. : gag., 14 francs ; pl., 14 francs ; gag., 14 francs, pl., 13 francs.

Prix de Condé (2 000 mètres, 20.000 francs) : 1. Pirpiriol, à M. W.-K. Vanderbilt (O'Neill) ; 2. Chippewa ; 3. Le Cardeur. — P. M. : gag., 38 francs ; pl., 18 fr. 50, 22 fr. 50.

VENDREDI 25 OCTOBRE. — Maisons-Laffitte. — *Prix de Flore* (2 100 mètres, 25.000 francs) : 1. Wagram II, au comte Le Marois (O'Neill) ; 2. Fourvières ; 3. Cyprine. — P. M. : gag., 37 francs ; pl., 21 fr. 50, 15 francs

SAMEDI 26 OCTOBRE. — Auteuil. — *Prix de Chanceaux* (steeple-chase, 3.500 mètres, 10 000 francs) : 1. Inquisitif, au baron La Caze (Thibault) ; 2. Make Haste II ; 3. Le Rotache — P. M. : gag., 75 francs ; pl., 16 francs, 16 fr. 50, 17 fr. 50.

DIMANCHE 27 OCTOBRE. — Longchamp. — *Prix de Saint-Firmin* (1.100 mètres, 15.000 francs) : 1. Isard II, à M. Muller (O'Neill) ; 2. Maître Chabiron ; 3. Moreau. — P. M. : gag., 31 fr. 50, pl., 17 fr. 50, 70 francs, 28 fr. 50.

Handicap limité (2.400 mètres, 20.000 francs) : 1. Romagny, à M. Achille Fould (Stern) ; 2. Rêveuse ; 3. Madelon. — P. M. : gag., 75 francs ; pl., 29 francs, 25 francs, 24 francs.

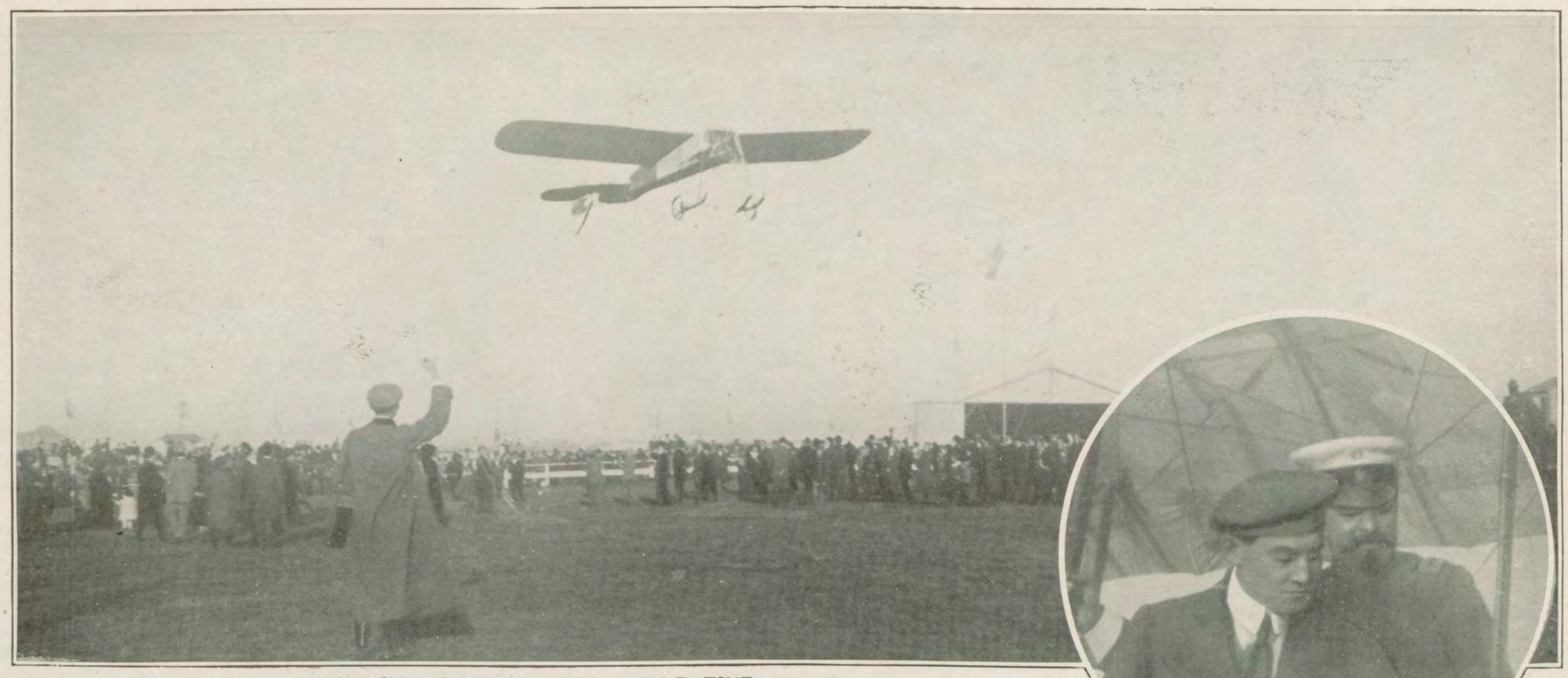
CE QU'IL FAUT LIRE

Le Football, par Ch. Gondouin et Jordan, collection Sports bibliothèque. Le volume broché 6 fr.

La Boxe, par les champions de boxe en collaboration avec J. Mortane Sports-Bibliothèque, volume 6 francs.

Librairie Pierre Lafitte et Cie.

L'AVIATION A L'ÉTRANGER

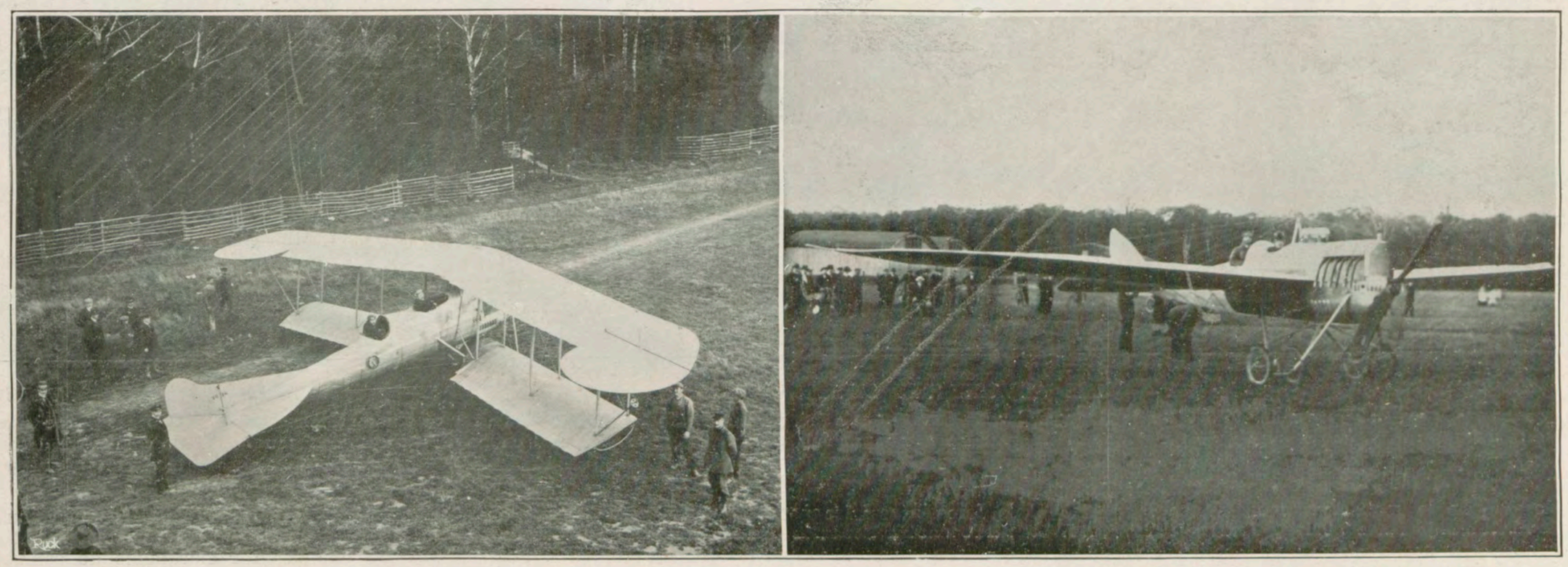


L'AVIATION MILITAIRE EN ARGENTINE.

Le 8 septembre 1912, a été inaugurée près de Buenos-Ayres, l'école d'aviation militaire argentine, dont la direction du pilotage a été confiée à l'aviateur Paillette.

LA FÊTE D'INAUGURATION A BUENOS-AYRES.

La foule envahit la piste pour voir de près les appareils dont dispose l'école militaire de Buenos-Ayres. En médaillon : le général Gregorio Velez, ministre de la Guerre, part effectuer un vol comme passager dans le biplan de l'aviateur français Paillette.

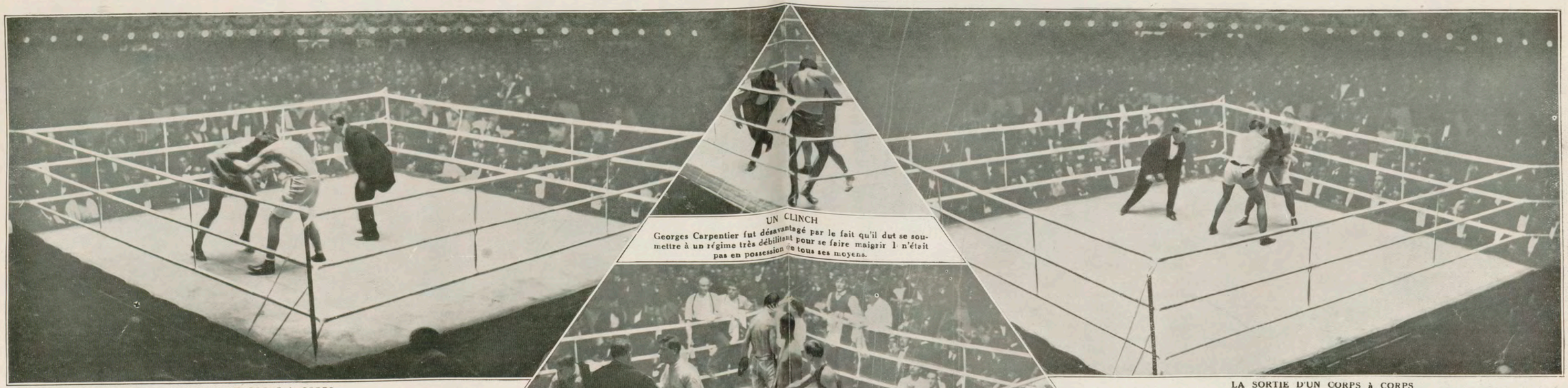


LES AÉROPLANES ALLEMANDS.

Nous publions deux appareils allemands, un biplan et un monoplan, types 1913, qui viennent de commencer leurs essais à Leipzig. Ils sont tous deux de la même marque. Le biplan est une copie du Bréguet. Il a effectué un vol avec passager en s'élevant à plus de 2.000 mètres d'altitude. Quant au monoplan, avec la charge complète et du combustible pour 4 heures, il a volé, avec deux personnes, à une vitesse de 120 kilomètres à l'heure.

LA VIE AU GRAND AIR

LE CHAMPION AMÉRICAIN BILLY PAPKE OBLIGE CARPENTIER A ABANDONNER



LE COMBAT CORPS à CORPS

Jamais encore foule plus nombreuse n'avait été remarquée à une séance de boxe. Du haut en bas du Cirque de Paris, c'était une multitude de spectateurs profitant des moindres recoins pour se caser. La recette, d'ailleurs, a battu de 10.000 francs les records, s'élevant à 110.000 francs.

UN CLINCH

Georges Carpentier fut désavantagé par le fait qu'il dut se soumettre à un régime très débilitant pour se faire maigrir. Il n'était pas en possession de tous ses moyens.

LA SORTIE D'UN CORPS à CORPS

Billy Papke a fait preuve d'une science d'esquives que nous ne lui connaissions pas. C'est toujours un dur frappeur puissant et redoutable et un virtuose de l' " in-fighting ". C'est par corps à corps qu'il vint à bout de notre jeune athlète, en le martelant sans merci.

LA POIGNÉE DE MAIN FINALE

Papke ayant fendu, au 17e round, l'arcade sourcilière droite de Carpentier, celui-ci fut aveuglé par le sang qui l'inondait et coulait à flots. Aussi dut-il abandonner après cette reprise.

LES ADVERSAIRES S'OBSERVENT

Si nous avons enregistré avec peine la défaite de Georges Carpentier, il nous a été, par contre, fort agréable d'admirer ce jeune athlète sous un jour nouveau : il est une merveille de résistance et de courage, et chaque fois qu'il semblait le plus mal en point, il avait des retours magnifiques.

TOUJOURS LES CORPS à CORPS

Georges Carpentier devra se reposer quelque temps et s'interdire de combattre désormais dans la catégorie des poids moyens. Il est trop jeune pour se permettre des acrobaties afin de se faire maigrir.

BILLY PAPKE ACCULÉ DANS LES CORDES

Billy Papke, n'ayant pas fait le poids, son titre passait à Carpentier. Hélas ! ce ne fut que de cette façon. Mais, très sportivement, le Français refusa ces lauriers acquis dans un match à la balance et non dans le ring. Il tâchera de prendre sa revanche dans les poids mi-lourds. Il va bientôt se mesurer avec Bombardier Wells à Londres.

Voila enfin le match qui nous donne la valeur véritable de notre champion. On a dit bien des choses à propos de Carpentier, quelques-unes vraies, beaucoup plus encore qui étaient inexactes. On a successivement voulu opposer Carpentier à tous les champions et nous l'avons cru digne du Championnat du monde poids moyens. Eh bien ! il faut déchanter ; Carpentier est un très grand boxeur, mais il n'a pas la force nécessaire pour prétendre actuellement au titre mondial. Un autre résultat s'impose ; Billy Papke, que l'on disait absolument fini, est toujours, quoi qu'on en dise, un homme tout à fait remarquable, et il est certainement très capable de défendre son titre contre Franck Klaus ! Ce serait un beau match.

Sur ce, revenons au match avec Carpentier.

Dès le début de la rencontre, on put se rendre compte que l'Américain était, comme nous l'avions toujours dit, un boxeur extrêmement scientifique, qui possède une façon remarquable de combattre dans l'in-fighting ! Carpentier fut pris sur ses attaques, Billy Papke ayant trouvé tout de suite le point faible de son adversaire et en ayant compris le jeu ; toute sa tactique, dès cet instant, consista à traverser la garde du Français, et à frapper remarquablement, au corps d'abord et à la figure ensuite. Les deux premières reprises sont à peu près égales ; dans la troisième, Papke annihile le jeu de notre champion et empêche le combat à distance. Dans les 4e et 5e rounds, l'Américain accentue son avantage et la foule commence à sentir que son favori pourrait bien être battu. De la 6e à la 10e reprise, le combat continue aussi acharné et l'on a même l'impression que le Français va être knock-out, car il a encaissé des coups épouvantables, qui auraient mis à terre tout autre que lui. La foule se fait d'ailleurs remarquer par son parti-pris et siffle copieusement Papke qui combat pourtant loyalement.

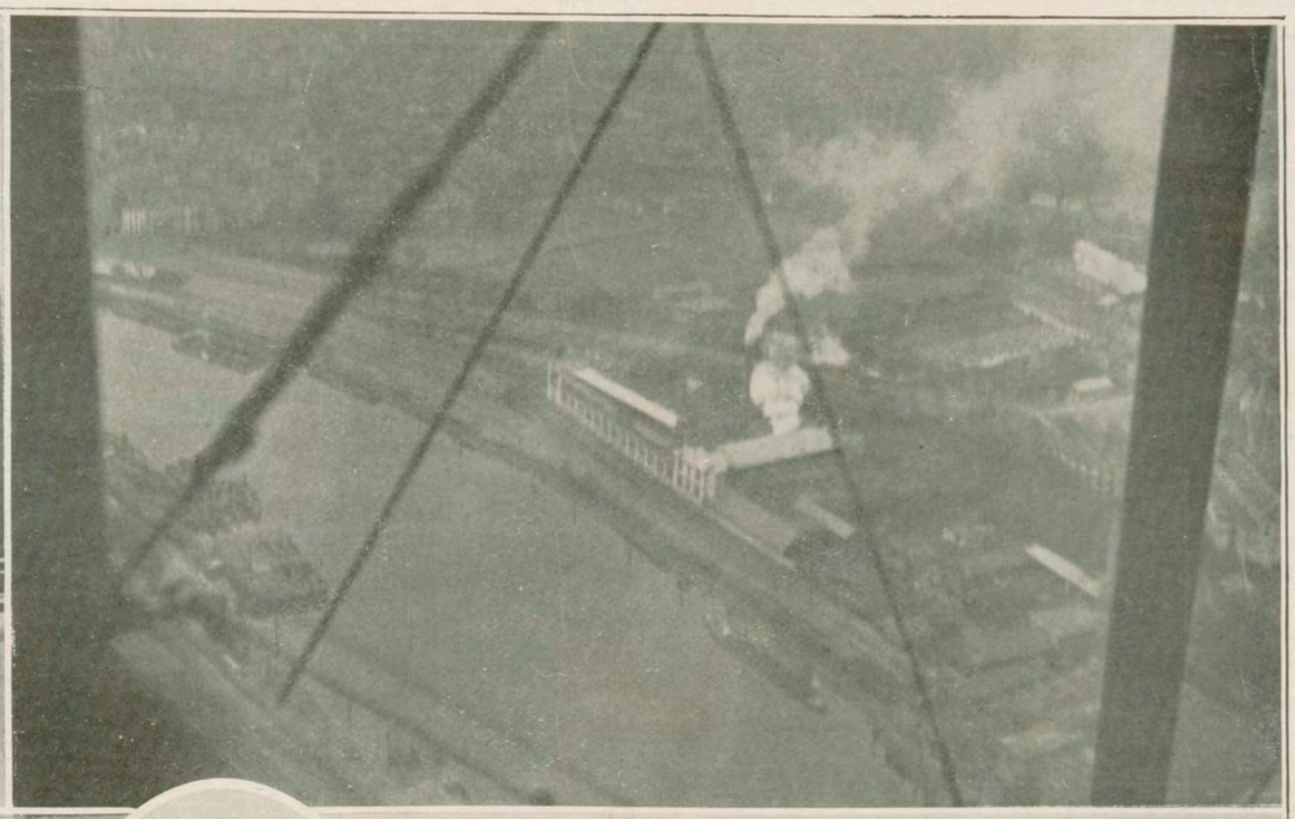
Carpentier se ressaisit vers la 13e reprise, mais ce n'est, hélas ! qu'un feu de paille, et jusqu'au 17e round, il va se faire infliger par le redoutable Américain, la plus terrible punition qu'il ait reçue durant sa carrière.

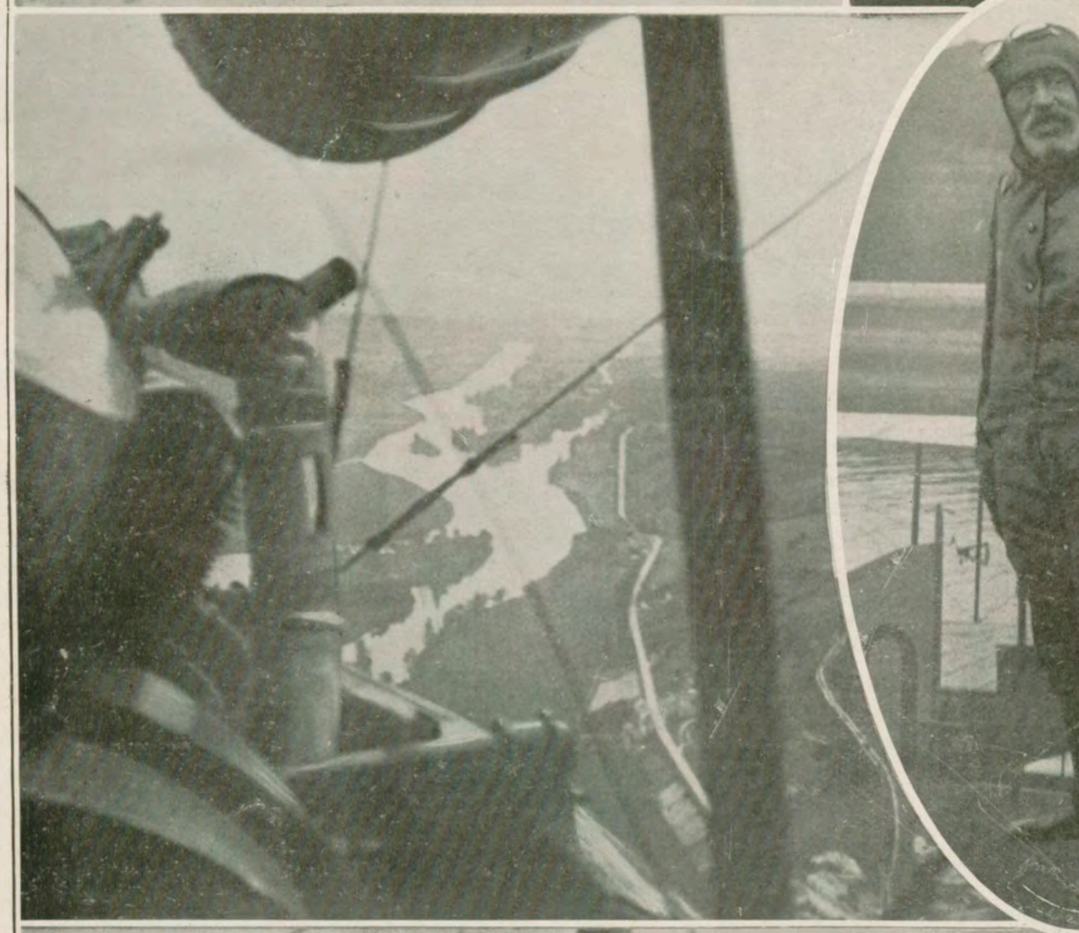
Enfin, lorsque résonna le gong, annonçant la 18e reprise, l'on vit Carpentier, la face cruellement ensanglantée, s'avancer vers son adversaire, la main tendue ! Il abandonnait ! Billy Papke était vainqueur !

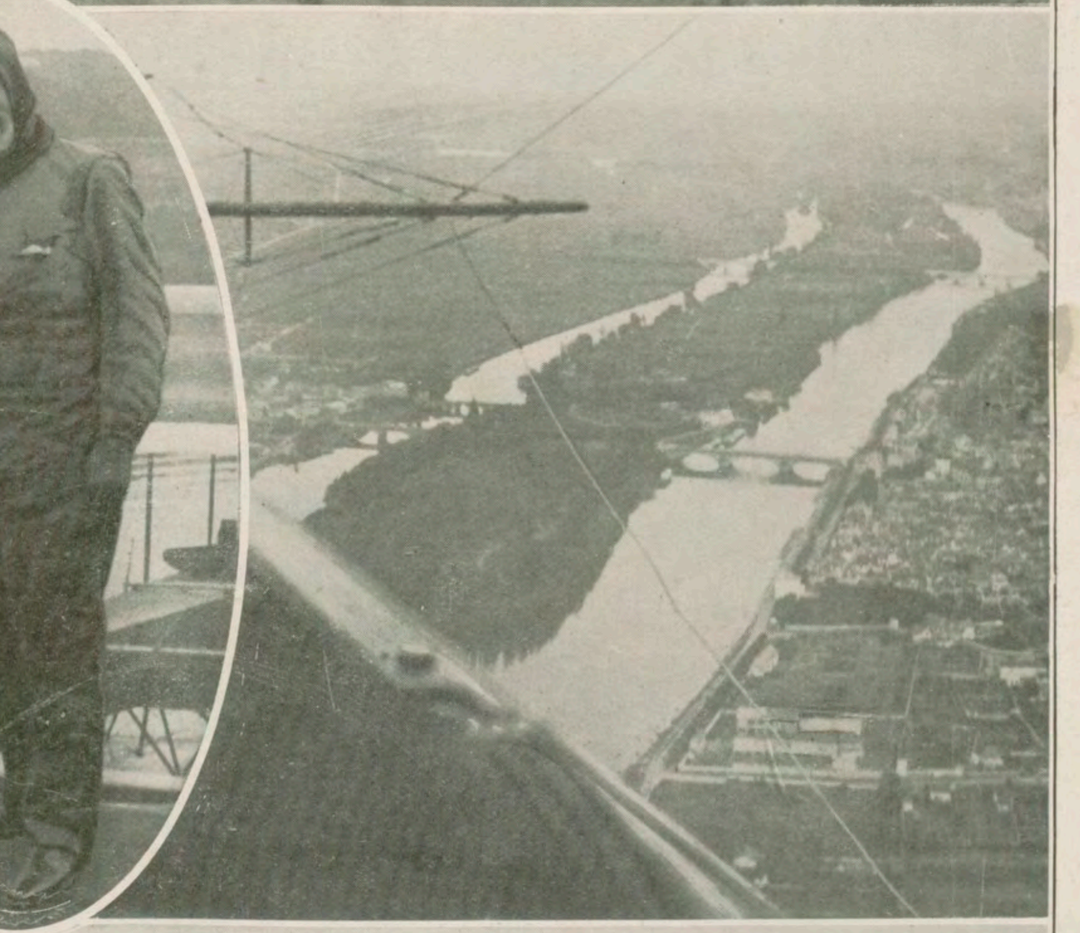
Comme je le disais plus haut, ce match a prouvé que si le Français n'était pas encore capable d'être champion du monde, il pouvait le devenir en prenant de l'âge et de la résistance.

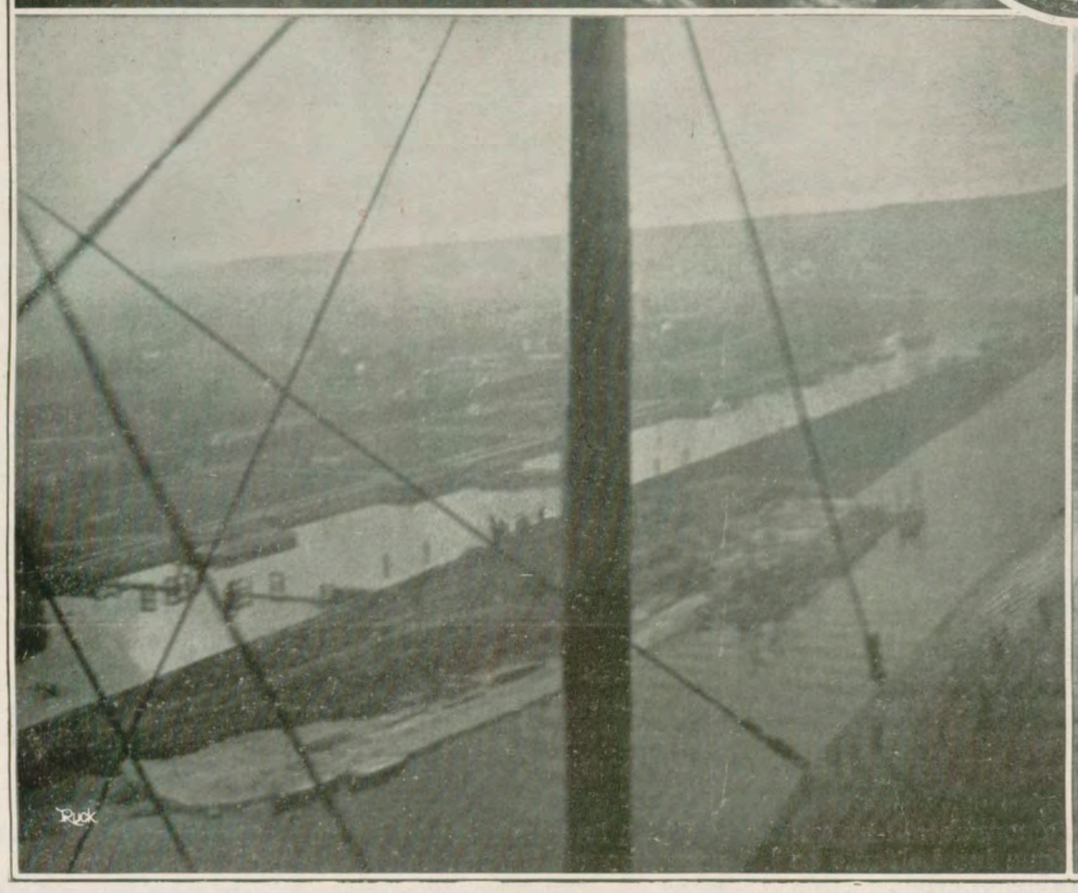
J. M.

UN RAID EN HYDRO-AÉROPLANE









CLICHÉS PRIS PAR M. DEUTSCH DE LA MEURTHE EN VOL AVEC LABOURET

M. Henri Deutsch de La Meurthe vient d'accomplir une belle randonnée en hydro-aéroplane, piloté par l'excellent pilote Labouret. Il s'est rendu en vol de Meulan à Rouen pour visiter ses usines. On ne saurait trop admirer la belle crânerie du Mécène des sports qui, non seulement a fait un splendide voyage aérien, mais qui, du haut de sa tribune céleste, a pris ces clichés qu'il a bien voulu nous communiquer. Au milieu, M. Deutsch de la Meurthe avant le départ.

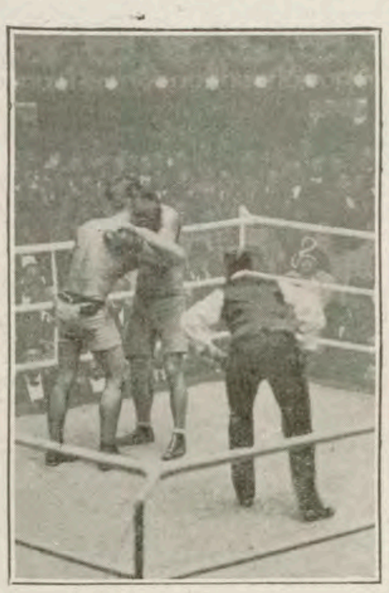
BOXE

L'échec de Carpentier

Billy Papke est toujours un pugiliste de grande classe.

Les sportsmen ont subi une amère déception, la semaine dernière. Contre toute attente, Billy Papke a nettement vaincu notre prodigieux Carpentier. Nous avions vu comment, par l'étude du papier, il était impossible de pronostiquer d'autre vainqueur que le Français. Et le papier nous a trompés. Choisir Papke comme favori d'après les résultats que nous avions énumérés n'aurait pu être que la conséquence d'une intuition ou d'une partialité exagérée. Pourtant, Carpentier a été battu, bien battu et à dû abandonner, la face ensanglantée, au moment où le gong résonnait pour la dix-huitième reprise. Une fois de plus, la glorieuse incertitude du sport a triomphé des raisonnements les mieux échafaudés.

Peut-on trouver des excuses à la défaite de notre représentant? Oui, et la principale à mon sens réside dans la grande faute commise depuis longtemps; vouloir à toute force le faire combattre dans une catégorie inférieure à celle de son poids. Depuis deux ans, nous assistons à la lutte, plus âpre encore que dans le ring, entre Carpentier et la balance. Il n'est pas de privation qui ne lui soit imposée à l'approche d'un combat pour le faire fondre. Il ne mange plus pendant 24 heures, ne boit que le strict minimum durant tout son entraînement. Et c'est justement au moment où il a besoin de toutes ses forces, qu'on lui fait suivre un régime que n'accepterait même pas une vieille coquette envahie par l'embonpoint. C'est illogique et cruel. Le résultat s'est fait attendre, mais c'était pour mieux se venger et c'est ainsi que nous sommes arrivés à la terrible déconvenue du 23 octobre, jour anniversaire du premier championnat d'Europe remporté par celui qui n'était alors que le petit Lensois.



LE 17e ROUND

Papke fut plus raisonnable, lui. Il risquait de perdre son titre, il donnait 5.000 francs à Carpentier en pesant plus lourd que la limite des poids moyens. Peu lui importait. Il était là pour gagner un combat. Il avait 130 grammes de trop. Il pouvait se faire maigrir sans trop de difficulté. Il ne l'essaya même point. Il préféra s'estimer à près de 40.000 francs le kilog, paya et vainquit. Peut-être, si on avait laissé le Français agir avec un semblable désintéressement, qui, dans le fond n'était qu'une excellente spéculation, la face des choses aurait-elle changé. Le titre n'était plus en jeu, en ce cas mais cela ne valait-il pas mieux qu'une sanglante défaite?

D'autre part, à force de remporter de brillants succès, Carpentier était devenu la vedette, la notoriété qu'il fallait avoir vu. Ceux qui étaient admis à l'approcher se le disputaient comme une gloire dont l'eclat rejaillissait sur eux. Que de gens avons-nous tous rencontrés qui se vantaient en ces termes : « Hier soir, j'ai été dans des établissements de nuit avec Carpentier! » Pour avoir l'air de mieux le connaître, ils l'appelaient même Georges tout court. On le promenait, on l'emmenait dans des lieux où l'on doit laisser tout entraînement à la porte. Le brillant boxeur est jeune. Il ne croyait pas faire mal. Et lorsque son manager le quittait, il se laissait tenter, tellement est grand sur le caractère français l'attrait du plaisir ou de ce qu'on croit être le plaisir. Outre que, pour un athlète, un pareil régime est déplorable, il est encore plus pernicieux pour un jeune homme de 18 ans. Il se faut méfier des amis trop empressés. Et Carpentier a expié l'autre jour les torts de ceux qui étaient si fiers de s'exhiber en sa compagnie.

Qu'il redevienne le bon adolescent que nous connaissions et qui faisait tant de plaisir à voir! Qu'il songe qu'il a trois ans devant lui avant de partir au régiment, que durant ce laps de temps il peut se créer une grosse aisance pour l'avenir et qu'il n'aura qu'à abandonner la boxe après, s'il le veut. Trois ans de travail pour être riche et à l'abri du besoin pendant toute une vie! N'est-ce pas une aubaine providentielle? Qni songerait à ne pas signer un pareil contrat avec la fortune, même au prix de nombreuses privations et d'un entraînement sévère? Voilà ce que Carpentier tient dans ses poings! Voilà ce qu'il peut avoir! Qu'il y réfléchisse et je doute que son intelligence ne lui dicte point la conduite à suivre. Et nous l'applaudirons encore chaudement. Et nous suivrons ses matches avec une émotion sincère.

Car s'il a été battu l'autre jour, ne l'oublions point, il nous a prouvé qu'il possédait des qualités que nous ne lui soupçonnions pas, le pauvre garçon n'ayant pas encore eu besoin d'y recourir. Il a montré qu'il était doué d'un courage de lion, d'une énergie féroce et d'une endurance à toute épreuve. Nous l'avons vu odieusement heurté, martelé par les coups puissants que lui distribuaient sans compter les poings, véritables marteaux, de Billy Papke. Quand nous le croyions fini, abîmé, à bout, dans un sursaut admirable, le Français revenait plus brillant que jamais et luttait avec avantage parfois, alors que tout autre aurait vécu sur la défensive ou même aurait abandonné. La punition qu'il a reçue l'a grandi étrangement aux yeux de tous ses partisans. Carpentier, lorsqu'il sera plus habile dans l'infighting ou combat corps à corps, sera un athlète complet. Et nous pouvons attendre avec impatience ses prochains combats, car il nous étonnera encore plus d'une fois.

J'avais écrit jadis, dans la *Vie au Grand Air*, que je le voyais mal devenir champion du monde des poids moyens, mais qu'il pouvait, l'âge aidant, posséder le titre dans l'une ou l'autre des catégories supérieures. Puisse mon pronostic se réaliser!

Je ne voudrais pas terminer cet article sans rendre hommage à la merveilleuse machine à combattre qu'est Billy Papke. Quelle tristesse dût être celle des courtiers de publicité malsaine qui prétendaient, il y a quelques mois, dans un but, hélas! intéressé, que l'Américain était un « has been », qu'il n'existait plus, qu'il était une véritable ruine! Si au moins ils avaient eu le courage de reconnaître leur... erreur! Papke nous apparut tel qu'il s'était présenté, à la plus belle époque de sa carrière, contre Willie Lewis. Il fut prodigieux et pour avoir battu Carpentier comme il y réussit, ne fallait-il pas qu'il le fût?

JACQUES MORTANE.

P. S. — Nous avons dit l'autre jour que Gunther avait été battu par Willie Lewis. Il y eut en réalité match nul.

ÉPÉE

Le champion

Un championnat pratique et parfait.

J'AI eu l'occasion de déplorer que le sport de l'épée ne soit pas encore doté d'un championnat de France officiel, qui nous permît de posséder chaque année, indiscutablement et régulièrement, *notre* champion, *le* champion, dont la performance dûment établie consacre, sans discussion, le titre.

Il suffirait pourtant d'un petit effort de la Fédération Nationale et d'un simple vote du Comité pour faire appliquer, dès cette année, une méthode pratique et parfaite, celle que les *Armes* préconisaient, il y a un an, et que tous les escrimeurs seraient heureux de voir mettre en vigueur. La voici, d'ailleurs, résumée... elle est simple, claire, complète et définitive :

1° Chaque salle d'armes fournit, à la date extrême indiquée par la Fédération, son champion.

2° Les champions de salles dans une même ville se rencontrent, et le meilleur est le *champion de la ville*.

3° Chaque Comité régional organise une épreuve entre les champions des villes de son ressort pour désigner le *champion de la région*.

4° Enfin, le Comité de la Fédération organise une épreuve entre les champions régionaux dont le gagnant est le *champion de France* pour l'année...

Une pareille solution est si nette, si probante et si indiscutable qu'une seule chose nous étonne encore : c'est qu'elle n'ait pas été appliquée depuis longtemps!.. Il suffit de former les régions... Adoptons donc, sans chercher midi à quatorze heures, les divisions de l'U. S. F. S. A., basées sur les commodités de chemin de fer... Quelles qu'elles soient, d'ailleurs, il ne restera jamais, à la fin, qu'un seul homme, d'où qu'il soit.., et nous n'en demandons pas davantage ; celui-là sera bel et bien le meilleur homme du lot, *le* champion de France d'épée pour la saison glorieuse, mais terriblement dure, que sa forme lui aura permis de fournir!...

René Lacroix demandait encore des matches individuels et en dix touches, au lieu des « poules » de douze en un coup de bouton dont le résultat est hasardeux... Soit, mais on peut réduire à cinq le nombre de touches dans chaque assaut... C'est encore très suffisant pour qu'un tireur puisse donner la mesure exacte de ses moyens et rachète au besoin la défaillance passagère d'un début malheureux!... Souhaitons que notre Fédération Nationale comprenne la nécessité qu'il y a d'appliquer, dès maintenant, ce système excellent. Elle consacrera ainsi définitivement l'extraordinaire développement de l'épée en France.

JOE BRIDGE.

Poignée de nouvelles.

Lucien Gaudin travaille avec Mérignac à l'A.C.F

— Notre champion Gaston Alibert, gagnant des Jeux Olympiques en 1908, s'est remis à l'entraînement.

— C'est notre confrère, M. Bruneau de Laborie, qui a été nommé président de la Fédération Parisienne d'Epée.

— La Fédération du Sud-Est a choisi, pour la diriger, M. Boucher. Son activité et sa haute compétence serviront grandement les intérêts de cette région si sportive.

COURSE A PIED

Un sport qui meurt

C'est la course à pied sur piste.

Ce titre un peu triste pourrait s'appliquer et malheureusement avec une précision qui ne fait que grandir, au sport qui nous fut cher durant de longues années, vingt ans peut-être, et qui se meurt piteusement de l'indifférence de la foule et des jeunes gens mêmes qui devraient le pratiquer.

Le Roosevelt attirait jadis, et même il n'y a que cinq ou six ans seulement, autour des barrières blanches de la Croix-Catelan, un public nombreux et vibrant qui vivait là de réelles émotions et hurlant, quelquefois à tort, son enthousiasme. Quand je pense que ce beau Roosevelt d'antan qui réunissait un peloton serré de champions au départ, a vu s'aligner devant le starter *cinq* hommes, pas un de plus, je me dis tout simplement que, quoiqu'on fasse, ce n'est pas demain que nous gagnerons les Olympiques et que, si le Collège d'athlètes voit le jour, il ne fera pas grand'chose pour l'athlétisme.

Je veux préciser. En présence de la désaffection croissante des jeunes pour les sports qui, autrefois, faisaient lutter leurs prédécesseurs, j'ai bien peur que le dit Collège ne voie ses cours, ou plutôt son entraînement, suivis que par de bons roublards, désireux de jouir à bon marché d'un confort et d'une hygiène de premier ordre. Ils courront ou lutteront de temps en temps, mais seulement parce qu'il le faudra, et pour rester bien en cour, mais, au fond d'eux-mêmes, auront-ils la foi? Non, et c'est la foi, avant tout, qui fait les champions. L'entraînement ne vient qu'après.

Eh bien! cette foi, aujourd'hui, les jeunes ne l'ont plus!

Je dois paraître amer, mais je dis ce que je pense et je le dis parce que, depuis quelques années, j'ai vu, peu à peu, s'éteindre bêtement le feu sacré qui nous animait jadis.

J'ai vu la course à pied n'être d'abord qu'un sport de camarades, ce fut l'âge d'or. Puis on en fit un sport de clubs, ce fut l'âge d'airain. Elle n'est plus maintenant que le dernier sport des grands clubs, c'est l'âge de fer. Demain, malgré tout ce qu'on veut faire, elle sera moins encore et, après, elle ne sera plus ou elle sera professionnelle.

Et la faute n'en est pas toute aux coureurs. Il en revient une part au sport même de la course et une grande, la plus grande, aux clubs eux-mêmes. Les voici :

Le sport pédestre, comme tous les autres, a son entraînement, mais celui-ci, déjà ardu et longuement ennuyeux a ceci de plus, d'être un entraînement de solitaire. Et c'est là son grand tort. A trotter tout seul sur une piste, on ne s'amuse guère et, de là, à lâcher les souliers à pointe pour prendre une raquette et jouer au tennis, il n'y a que quelques pas à faire, juste assez pour aller au vestiaire.

Parlons maintenant des clubs.

De groupements amicaux qu'ils étaient autrefois, les clubs, en grandissant, sont devenus mieux que des sociétés, de grosses affaires ayant un budget élevé et dont les administrateurs n'ont qu'une mission : trouver le moyen de faire des recettes.

Ceci dit, nous devons avouer qu'après quelques années où le public est venu voir courir parce qu'il trouvait la chose amusante, il a voulu autre chose et a été voir jouer au football ou bien s'est mis à jouer au tennis.

Et c'est de ce jour que les spectateurs furent moins pressés autour de nos barrières et que les prix offerts, de gentils, devinrent de plus en plus minables.

L. DE FLEURAC.

Poignée de nouvelles.

Jean Bouin va s'attaquer bientôt au record du monde de l'heure détenu par Watkins, avec 18 kilom. 878.

— Il est curieux de constater comme la forme vient vite! Un coureur à pied, qui avait fait annoncer, par les journaux, qu'il était à court d'entraînement, a laissé tous ses adversaires sur place, dimanche dernier.

NOS GRANDES ENQUÊTES

COMMENT COMPTER LES POINTS AU RUBGY ?

Au moment où la saison de football vient de s'ouvrir, il nous a semblé très intéressant de demander à nos meilleurs joueurs leur opinion sur la délicate question de compter les points au rugby.

Voici le questionnaire que nous leur avons adressé :

1° Estimez-vous que les points accordés aux buts (après essai, sur coup de pied tombé ou sur coup de pied franc) sont trop élevés ? Estimez-vous normal qu'une équipe ayant réussi deux essais (6 points) après un travail collectif de toutes ses lignes, soit battue par une équipe ayant réussi 1 coup de pied tombé et 1 but sur coup franc (7 points) ?

2° Quelles sont les principales raisons qui motivent votre opinion ?

3° Si vous êtes partisan d'une réforme, quel nombre de points accorderiez-vous respectivement à l'essai et aux divers buts ?

Et voici les réponses qui nous sont parvenues :

L. Dedet.

Louis Dedet, un des "vieux" du rugby, qui mena le bon combat pour faire connaître et aimer le sport du ballon oval, est pour le maintien des points de « buts ».

1° Les coups francs doivent nécessairement avoir une sanction équivalant à celle de l'essai. Sans cela, l'arbitre serait contraint d'appliquer souvent l'article du règlement qui lui donne le droit d'accorder un essai « tout fait », qu'une faute du camp défendant a fait avorter. Or, l'application de cet article est trop délicate pour être généralisée.

2° Le but après essai, avec ses deux points, oblige, d'une part, l'attaque à serrer vers le but adverse la direction de ses joueurs; d'autre part, et surtout, il contraint la défense à lutter jusqu'au bout, en pénalisant, justement à mon sens, les défaillances des lignes arrières et leurs trop grosses fautes.

L. DEDET

3° Seul pourrait être discuté le but sur coup tombé. Mais déjà on a fait disparaître le « flying kick » dû au hasard, et on a bien fait. Le but sur coup tombé, épisode voulu, réfléchi, demande une précision, un sang-froid qui classent un joueur et méritent, à mon sens, une haute récompense. Le but ainsi marqué par un Vareilles, à Cardiff, contre Galles, il y a quatre ans, me paraît une admirable chose et d'ailleurs des plus rares. Je doute que cela puisse fausser un résultat.

Une réflexion en terminant : le rugby ne doit pas se limiter à une seule tactique et à une seule phase de jeu : l'attaque combinée en passes est bien, mais il y a d'autres façons de faire, possibles et élégantes : ne poussons pas à leur abandon, ne limitons pas la variété du jeu, au contraire.

Je suis donc pour le maintien des points de « buts » et je chercherais le progrès du rugby dans d'autres modifications plus importantes.

L. DEDET.

Gaston Lane.

Le fameux international, capitaine de l'équipe du Racing-Club, est d'avis que les deux points accordés aux buts après essai sont trop élevés.

1° J'estime que les 2 points accordés aux buts après essais sont trop élevés, par contre les 3 points alloués aux coups francs, ainsi que les 4 points du coup de pied tombé me paraissent équitables.

2° Voici les raisons qui motivent mon opinion : le but après essai est presque toujours réussi, quand le dit essai a été marqué entre ou très près des poteaux; or, ces essais sont rarement obtenus à la suite de belles combinaisons, et sont plutôt le résultat d'une échappade, d'une interception ou d'une grosse faute de l'adversaire. Au contraire, un essai bien amené à la suite d'une classique série de passes de toute la ligne de trois-quarts est généralement marqué près des lignes de touches et par suite impossible à transformer.

On arrive donc à cette chose bizare : l'essai de raccroc ou individuel coté 5 points, et le bel essai classique 3 points seulement.

De plus, les 2 points acquis par ce coup de pied sont obtenus uniquement par un seul équipier, possédant le talent spécial de transformer les essais et ne sont pas le fait du travail, de l'entraînement et du jeu de l'ÉQUIPE.

En ce qui concerne le coup de pied tombé en cours de partie, les faits sont là, qui montrent combien ce coup est difficile à exécuter pendant une partie sérieuse, et je suis d'avis de lui laisser sa valeur ou tout au moins lui donner la valeur de l'essai, soit 3 points.

GASTON LANE

Le coup franc mérite bien 3 points, à condition bien entendu que l'arbitre le donne pour des fautes sérieuses : brutalité, ballon mal mis en mêlée, et surtout offside du demi de mêlée, trois fautes qui rendent le football impossible à qui veut le jouer correctement.

3° Je suis donc partisan d'une réforme, en ce qui concerne simplement le but après essai, et serais d'avis de lui enlever entièrement sa valeur dans le total des points; il ne compterait que pour départager deux équipes ayant marqué le même nombre d'essais, ainsi deux essais transformés ne pourraient plus battre trois essais.

GASTON LANE

Larribau.

Léon Larribau, le capitaine de l'équipe de Biarritz, déclare que les règles du rugby devraient accorder 3 points pour l'essai, 2 points pour le drop-goal et un point pour le but après essai et le but sur coup de pied franc.

Les points accordés par le règlement actuel aux divers buts me paraissent beaucoup trop élevés, en raison même de la facilité qu'éprouve une équipe de les réussir, soit par suite d'un heureux concours de circonstances, soit en raison de dispositions spéciales d'un de ses joueurs.

A mon avis, le jeu du rugby doit être avant tout un jeu de tactique et de combinaisons, où toutes les lignes doivent s'attacher à coopérer à la réussite de la méthode employée.

Partant de ce principe, j'estime qu'il est parfaitement anormal que, par suite d'une prouesse d'un joueur qui réussit un drop-goal, une équipe se voie octroyer un nombre de points suffisants pour battre son adversaire qui lui, au contraire, aura franchi toutes les lignes adverses, grâce à un travail collectif de tous ses équipiers.

J'estime également qu'il est regrettable que la victoire d'une équipe résulte quelquefois (comme l'an dernier, pour la demi-finale Bayonne-Toulouse) d'une faute souvent commise involontairement par un joueur ou provoquée même quelquefois par la malignité d'un adversaire. Il arrive, en effet, qu'un demi de mêlée, se trouvant dans l'impossibilité de préparer une attaque effective, remet le ballon dans la mêlée et, de ce fait, met hors jeu le demi de mêlée et la troisième ligne adverse qui, consciencieusement, avaient fait leur devoir. Le coup franc dont bénéficie de ce fait le demi truqueur peut ainsi leur assurer une victoire si l'équipe adverse n'a rien marqué, et provoquer un match nul si elle n'a marqué qu'un seul essai.

Quant aux buts après essai, j'estime également qu'ils sont trop rémunérés et je n'aurai pour cela qu'à citer le résultat de l'autre dimanche, Biarritz-Stade contre Tarbes. Biarritz marque 3 essais, dont un transformé, et a à son effectif 11 points, tandis que Tarbes ne fait que 2 essais qu'il a le bonheur de transformer, et arrive ainsi à égaliser presque Biarritz, puisqu'il marque 10 points. Supposez un instant que Biarritz n'ait pas eu la chance de réaliser ce but, et son équipe était battue, quoique en réalité elle marquât plus d'essais que son adversaire.

Une réforme des règles du rugby s'impose donc; il serait juste, en accordant le même nombre de points à l'essai, de diminuer de moitié ceux accordés au coup de pied tombé et aux buts après essai, et de réduire à un point seulement la valeur du coup de pied franc.

LÉON LARRIBAU.

Fernand Forgues

L'excellent capitaine de l'Aviron Bayonnais estime qu'un essai transformé ne devrait compter que 4 points au lieu de 5.

L'essai vaut 3 points, c'est là une base que tout le monde connaît; par conséquent, inutile d'y rien changer. Maintenant, un essai transformé ne devrait compter que 4 points au lieu de 5; l'on éviterait de voir par exemple une équipe ayant marqué 3 magnifiques essais dans un coin du terrain être battue par une équipe ayant eu la chance de marquer 2 essais presque ou entre les poteaux.

Pourtant, j'ai remarqué bien souvent que les beaux essais, ceux résultant d'une belle série de passes, étaient toujours marqués en un coin du terrain. Il arrive donc ceci : c'est qu'un essai très méritant compte au score 3, alors qu'un essai chanceux porte 5. évidemment, en supposant la transformation réussie dans le deuxième cas. Conservons la transformation en but, mais en n'accordant qu'un point au but.

Pour le coup de pied tombé donné par un équipier dans le courant du jeu, j'estime qu'il est très méritoire et que l'on devrait lui accorder 3 points — pas 4 — comme pour l'essai.

Je vous assure que l'équipier qui se paye le luxe de faire passer le ballon entre les poteaux alors qu'il est plus ou moins cerné par la défense adverse, est un joueur complet, car il joue avec ses jambes, ses bras et *surtout sa tête*.

Je suis pour la suppression du but sur coup franc et ne veux pas seulement discuter la chose, car j'estime qu'il ne faut pas accorder à un arbitre le droit de choisir entre deux pénalisations — la mêlée ou le coup franc. Ce n'est qu'un foyer à discussions sans fin; par conséquent, que l'on évite cela en le supprimant.

FERNAND FORGUES.

Marcel Communeau.

L'ancien capitaine de l'équipe de France, Marcel Communeau, qui mena ses hommes bien souvent à la victoire, propose de réduire simplement la valeur des points accordés à un but sur coup franc.

Permettez-moi de trouver que la proportion actuelle serait parfaite en réduisant simplement la valeur du but sur coup franc à deux points.

M. COMMUNEAU

Le but du football rugby est, ne l'oublions pas, de faire passer le ballon entre les deux poteaux, au-dessus de la barre, et l'essai n'est qu'un préliminaire de ce résultat à obtenir (son nom l'indique, du reste).

L'action la plus belle d'une partie de rugby est le drop al, d'où 4 points sont bien dus.

Ensuite l'essai transformé 3+2 points.

Enfin la pénalité pour incorrection, but sur coup franc ou pour toute autre cause, 2 points.

Si des résultats de parties ont pu être faussés, la faute en incombe seulement à l'arbitre qui a appliqué la règle à la lettre, comme ils le font trop souvent, au lieu de l'appliquer dans son esprit, comme ils devraient le faire.

En résumé, voici la manière de compter que j'adopterais :

But sur coup tombé en cours de jeu sans arrêt (drop goal) .	4 points.
Essai	3 —
Tous les autres buts.	2 —

MARCEL COMMUNEAU.

Giaccardy.

L'ancien capitaine du Stade bordelais Université Club, qui fit gagner plusieurs fois à son équipe le championnat de France, est absolument partisan d'une réforme.

Les points accordés aux buts sont, à mon avis, trop élevés.

L'essai est la résultante d'un effort collectif, il est dû à une suite de combinaisons étudiées, exigeant un travail intelligent : il ne doit pas exister de plus haute récompense que la sienne.

L'essai de coin, le plus classique, permet rarement sa transformation ; l'essai, entre les poteaux, indique, en général, une plus grande facilité, une réussite plus complète, donc, le but a son utilité, mais il ne devrait compter que : un point. De cette façon, deux essais transformés ne battraient pas trois essais non transformés.

Le drop goal est difficile, dangereux même, il risque de faire perdre le bénéfice d'un avantage laborieusement acquis ; il exige souvent une entente entre plusieurs joueurs et mérite d'être payé trois points, autant qu'un essai, moins qu'un essai transformé.

Le but sur coup franc ne vaut pas un essai, je lui accorderai deux points. Un arrêt de volée est un exploit individuel, mais il ne risque de donner les deux points que si l'adversaire a fait une maladresse grossière en le permettant près de ses poteaux. Le but, après faute, est cher payé, mais il est indispensable, car trop souvent les équipes acculées près de leur ligne, se basent sur la faiblesse de l'arbitre, effrayé par les trois points possibles de la pénalité, pour pratiquer les coups défendus.

En résumé :

Essai transformé . . .	4 points.
Essai	3 —
Drop goal	3 —
But après coup franc .	2 —

Cette réforme serait, j'en suis persuadé, d'une grande utilité.

M. GIACCARDY.

Percy Bush.

Percy Bush, l'ancien international gallois, le joueur scientifique par excellence qui a formé l'équipe de Nantes, trouve injuste de voir, comme il arrive souvent, un team ayant marqué deux essais, être battu par un autre qui a réussi un drop-goal et un but sur coup franc.

Mon opinion est que les points accordés aux buts (après essai, sur coup de pied tombé ou sur coup de pied franc) sont trop élevés. Il est ridicule qu'une équipe ayant réussi deux essais soit battue par une équipe ayant réussi un drop-goal et un but sur coup franc.

PERCY BUSH

Je ne puis que souhaiter une réforme pour changer cet état de chose. J'ai d'ailleurs l'intention de publier prochainement, dans la *Vie au Grand Air*, une étude sur cette question qui a toujours préoccupé les joueurs de rugby.

PERCY BUSH.

En dépit des contradictions des diverses réponses qui nous sont parvenues, il se dégage néanmoins très nettement de notre enquête que les deux points du but après essai paraissent exagérés et capables de fausser un résultat; qu'il est nécessaire de maintenir le drop-goal et le but sur coup franc, mais, en ce dernier cas, la majorité incline pour une réduction du nombre de points accordés à ces buts.

Pour conclure, il nous paraît logique et équitable d'adopter le système Giaccardy, savoir :

But après essai : 1 point.

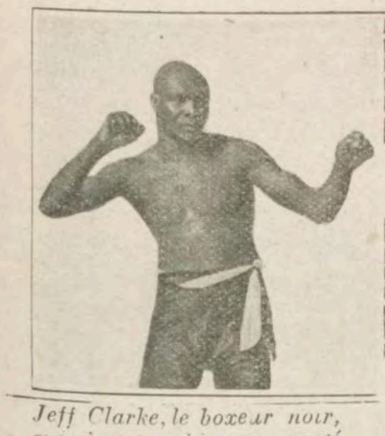
Drop-goal : 3 points (ni plus ni moins qu'un essai).

But après coup franc : 2 points (plus que le but après essai, et moins que l'essai).

En tout cas, l'empressement mis par toutes ces illustrations du rugby à répondre à notre enquête prouve que la question est intéressante et digne d'être mise à l'ordre du jour par les gouvernants du rugby international.

GÉO LEFÈVRE.

LE BLOC-NOTES DE LA SEMAINE



Jeff Clarke, le boxeur noir, qui s'est très bien comporté dans son match contre Joë Jeannette.

Louis Baudry, le jeune maître escrimeur, vient d'agrandir son école d'escrime pratique.

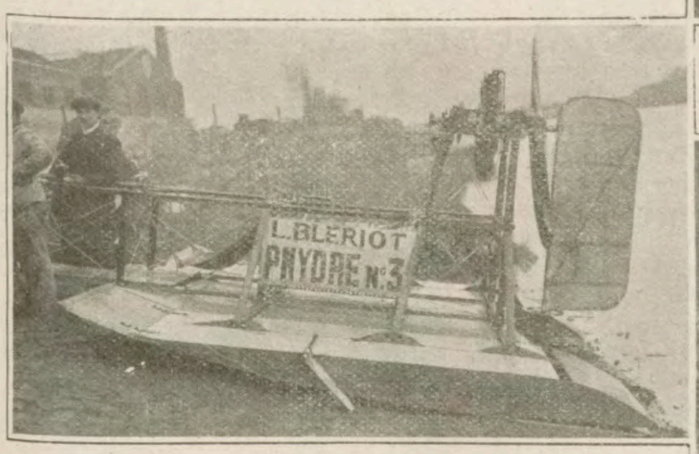
M. Marcel Michelin, fils du grand industriel, a épousé Mlle Bousquet, fille du docteur Bousquet, le 22 octobre, à Clermont-Ferrand. Nous donnons une photographie des jeunes mariés à la sortie de l'église cathédrale.

Le comte Léon de Méritens qui vient de faire paraître un livre sur le duel.

Doutremepuich, le coureur cycliste amateur, champion du Nord, a remporté la Coupe Dubonnet 1912.

Le match de rugby qui s'est disputé dernièrement à Saint-Jean-de-Luz, entre l'équipe de l'Ur-Yako et celle de Biarritz-Stade a été gagné par cette dernière.

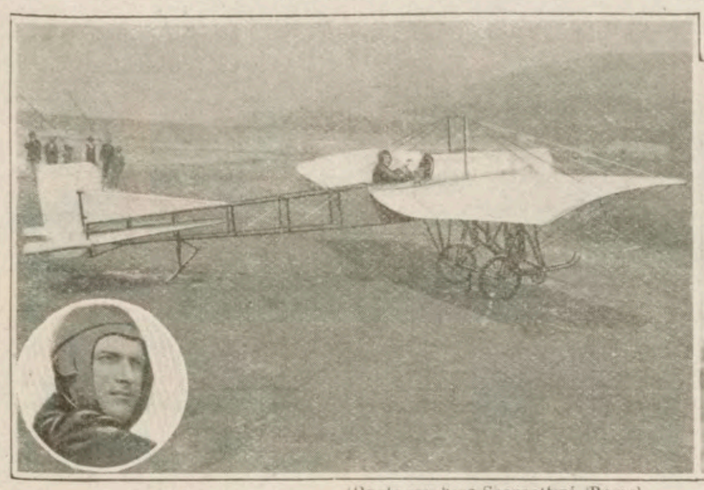
Le onze du Football-Club de Nîmes, un des meilleurs teams d'association du Midi, s'est rencontré, avec succès, avec diverses équipes du littoral.



M. Louis Blériot vient d'essayer lui-même, avec succès, un hydroplane très rapide, que lui a commandé un sportsman.

Course d'estafettes disputée entre Potsdam et Berlin (25 kilomètres). On voit ici les adjudants appelant leurs hommes au moment du départ.

Monseigneur Gibier, évêque de Versailles, bénit le monoplan Morane-Saulnier de Brindejonc des Moulinais à Villacoublay.



(Photographies Scarpettini, Rome)

L'appareil avec lequel Nino Cagliani, a volé de Pise à Bastia, le 9 octobre dernier; en médaillon : Nino Cagliani.

Curieuse photographie de l'aviateur Frantz, prise par son passager, alors que le jeune pilote boit du champagne au-dessus d'Orléans.

Le lieutenant Baligan, inventeur d'un stabilisateur automatique, dont on dit grand bien, au volan de son biplan Henry Farman.

L'aviateur Gilbert qui est allé de Paris à Saint-Étienne, en deux journées, et s'est attribué le prix de la hauteur dans le Circuit Forézien, sur son monoplan, muni d'un moteur rotatif " Le Rhône".

Grapperon, vient d'établir le record de l'heure à motocyclette, couvrant 85 kilomètres 322.

Young Turkish, jeune boxeur ottoman qui s'est distingué dans la catégorie poids plume.

Le départ du match de vitesse Dupré-Goullet, qui s'est couru au Palais des sports, le 27 octobre. L'australien Goullet remporta les 2 manches, faisant une grande impression pour ses débuts.

HIPPISME

Les récents vainqueurs

L'ascendance de Chambre de l'Edit.

Ma digression de la semaine dernière sur le doping, a momentanément arrêté mon examen du pedigree des vainqueurs intéressants, si bien que je suis obligé de remonter à une épreuve déjà courue depuis longtemps pour ne pas laisser subsister une importante lacune dans la suite de ces rapides études. Je veux parler du Prix Gladiator (6.200 mètres), remporté par Chambre de l'Edit.

Ce sont les résultats fournis par ces courses disputées sur des distances plutôt inusitées qui doivent renfermer l'enseignement le plus fécond au point de vue de la science de l'élevage. Dans une pareille matière, où, faute d'une habile coordination des documents et des statistiques, on erre encore sans savoir se diriger, il est nécessaire d'apporter un soin particulier à l'examen de ces extrêmes, c'est-à-dire de ceux qui sont représentés d'une part par les sprinters confirmés, de l'autre, par les stayers éprouvés.

C'est pour inaugurer la galerie de nos sujets de cette dernière catégorie, que nous envisagerons aujourd'hui l'ascendance de Chambre de l'Edit.

Née en 1908, Chambre de l'Edit est fille de Le Var et Carbes.

Elle appartient à la famille 8 et se rattache, dans cette famille, à la souche qui a donné Houli, le vainqueur du Grand Prix; en effet, sa huitième mère est la septième mère de Houli. Parmi les performers de cette année, qui remontent à la même ancêtre, on peut citer les deux ans Saint-Pern et Champoreau, les trois ans Kabrérolles, Equateur IV et La Sémillante, le quatre ans Philippe II.

La carrière de courses de Carbes, la mère de Chambre de l'Edit, a été tout à fait insignifiante: on peut noter cependant qu'elle a été excessivement courte.

Carbes n'a pas couru à deux ans; à trois ans, elle n'a disputé qu'une course plate, le Prix Juigné, dans lequel elle n'a pas figuré, et deux courses de haies, dans lesquelles elle s'est honorablement comportée. Après quoi, elle a été envoyée au haras. Elle y a donné, en 1906, avec Bragelonne, Cabaussel, qui a eu une petite carrière en province; en 1907, avec Perth, Cap de Gascogne, qui n'a rien fait de bon; et, enfin, en 1908, avec Le Var, Chambre de l'Edit, qui, l'an dernier, s'est couverte de gloire dans le Midi et que nous avons vue, plusieurs fois, fournir ses preuves sur la distance, à Chantilly et à Longchamp. Depuis 1908, Carbes n'a pas eu de produit vivant.

Il semble bien qu'on puisse trouver une des raisons de l'aptitude de Chambre de l'Edit dans l'influence de sa famille maternelle.

En effet, sa septième mère, Miss Craven, a triomphé, en 1828, dans le Goodwood Cup, sur 4.000 mètres; sa quatrième mère, Lady Clocklo, a eu, avec Bois Roussel, une fille Clotho, qui a remporté le Prix Royal Oak; cette Clotho a, d'ailleurs, produit, avec Dollar, Clio, une gagnante du Saint-Léger de France et du Prix Royal Oak; enfin, son arrière grand'mère, La Cloche, a eu, avec Farfadet, un fils, Carmaux, qui s'est adjugé le Prix Gladiateur, en 1890. Tels sont les sérieux états de services de l'ascendance maternelle.

Le père de Chambre de l'Edit, Le Var, appartient à cette souche de la famille 4 à laquelle nous avons déjà fait allusion plusieurs fois à propos de Roquette, la mère de Dagor, à propos de Royal Dream, de Gallerte et de Rock Sand. Je rappellerai que sa mère, Saint Marguerite, est à la fois la propre sœur de la grand'mère de Royal Dream, la mère de Gallerte, la mère de Roquebrune, celle-ci ayant produit, à son tour Rock Sand et Roquette.

Par une coïncidence curieuse, de même que Carbes, Le Var a fourni, pour toute carrière de courses, trois courses à trois ans; il était, d'ailleurs, d'une classe beaucoup plus relevée. Il est parti favori, pour ses débuts, dans le Derby de Sir Visto, Derby resté fameux parce qu'il a failli être gagné par un cheval hongre, Curzon, qui n'a été battu que de trois quarts de longueur. Le Var était sixième; il a remporté ensuite les Princess of Wales Stakes et a fini non placé dans les Eclipse Stakes.

Après avoir fonctionné quelque temps en Angleterre comme étalon, il a été importé en France en 1903.

Ses produits ont débuté en 1907: ils gagnaient 10.071 francs, mais ce n'étaient que des deux ans; en 1908, le chiffre total de leurs gains s'est élevé à 90.654 francs; il a atteint 177.370 francs, en 1909, 99.906 francs, en 1910, et 121.673 francs, en 1911. Entre temps, leurs succès, en obstacles, fournissaient une moyenne d'une soixantaine de mille francs par an.

Le Var n'a pas encore donné un sujet s'élevant au-dessus de l'ordinaire. En dehors de Chambre de l'Edit qui l'a crédité l'an dernier de 53.520 francs, ses vainqueurs les plus importants sont: M'Amour, avec 49.400 francs; Durfort, avec 48.225 francs; Maurienne, avec 42.975 francs; Utile Dulci, avec 37.630 francs; Alcazar II, avec 33.730 francs.

Je dois rendre hommage à la vérité et dire, à sa décharge, qu'il n'a peut-être pas eu toutes les chances de succès par le fait des croisements tentés avec lui. C'est ainsi qu'après examen, il est permis d'affirmer que ses meilleurs résultats devraient être obtenus avec des poulinières issues soit de Saint Simon, soit d'un de ses fils: or, si l'on parcourt la liste de ses produits, on voit combien rarement ce croisement a été réalisé. D'autre part, on a abusé avec lui de la saturation: c'est ainsi qu'une des poulinières que je classe parmi les meilleures du Stud Book français est massacrée chaque année par la répétition de l'union avec Le Var. Je fais allusion à Mauricette: cette fille de Saint Damien, depuis 1905 jusqu'à 1911 (et encore parce que je n'ai pas les renseignements de 1912), a donné sept produits de Le Var, parmi lesquels Maurienne, M'Amour et Malicorne ont donné des preuves d'une qualité certaine. Quel résultat n'obtiendrait-on pas si on interrompait cette saturation pendant deux ou trois ans par l'essai de l'inbreeding sur Galopin ou de l'outbreeding avec See Saw, avec Le Sancy, quitte à revenir ensuite à l'union avec Le Var, qui s'en trouverait sensiblement améliorée.

Jusqu'ici, à part Chambre de l'Edit, aucun des produits de Le Var n'a montré une aptitude spéciale sur la distance; au contraire, deux d'entre eux, Alcazar II et Durfort peuvent être considérés comme des flyers.

Il faut donc supposer que l'accouplement de Le Var et de Carbes a joué un rôle prépondérant dans la production d'une héroïne du Prix Gladiateur. Ce croisement comporte un inbreeding très rapproché sur Hermit, qui est en même temps le grand-père de Le Var et l'arrière grand-père de Carbes; cet inbreeding est assez rare parmi les principaux vainqueurs de l'année, car il ne se trouve, avec cette position prédominante, que chez Impérial II, qui a justement battu de peu Chambre de l'Edit dans une épreuve de longue distance à Chantilly.

A côté de cet inbreeding, qui est certainement l'élément le plus important, nous en trouvons d'autres plus éloignés sur Stockwell, sur Birdcatcher et sur The Baron.

Les caractéristiques de l'ascendance de Chambre de l'Edit sont ainsi l'aptitude sur la distance du côté de la souche maternelle et l'inbreeding sur Hermit.

René Riondet.

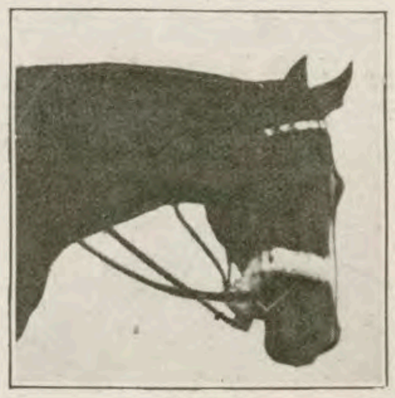
Longchamp est fermé !

Que vaut exactement Wagram II?

Longchamp a cloturé par les trois épreuves traditionnelles: Prix de Saint-Firmin, Handicap limité, Prix du Pin. Le Prix de Saint-Firmin a perdu beaucoup de son ancien prestige. La fameuse année où derrière Amandier, parmi les vaincus, figuraient les futurs gagnants du Derby et du Grand Prix, Ermak et Clamart, est bien lointaine. La victoire d'Ajax, le dernier crack qui soit sorti de cette course classique de débutants, remonte à 1903. D'aussi bons chevaux Muskerry, Ganelon l'ont gagné les deux années suivantes, mais depuis rien n'en a surgi d'intéressant. Les noms des derniers lauréats: Coran, Roi de l'air, Berceuse II, Bay Cherry, Chut, sont d'ailleurs plus édifiants que tous les commentaires. Donc, le Prix Saint-Firmin traverse une période ingrate et je ne crois pas que nous en soyons encore sorti cette année. Il y avait parmi les douze inédits de dimanche quelques poulains assez plaisants et, notamment, un fils de Prince William, Prince Christian, beau et fort poulain, auquel je serais très disposé de faire crédit, malgré sa mauvaise course, car il était dans un état de préparation encore bien sommaire. Néanmoins, le lot dans son ensemble ne doit pas être fameux. Le gagnant, Isard II, est considéré par son entourage comme un assez bon cheval. C'est un produit de la Samaritaine, bien fait, de taille moyenne, plus plaisant que la plupart de ses adversaires, et aussi, pour tout dire, plus avancé d'état.

La Française ne s'est pas réhabilitée dans le Prix du Pin. Elle y a fourni une course très honorable, mais sans faire, encore une fois, tout ce qu'on était en droit d'attendre d'elle. Il n'est pas possible de croire qu'elle soit intrinsèquement moins bonne que Chambre de l'Edit qui l'a battue dans le Gladiateur et que Philippe II qui la précédait dimanche; mais on doit cependant constater que l'an dernier, à pareille époque, dans le Prix Salverte, elle avait déjà succombé contre les deux mêmes adversaires. Philippe II était premier, Chambre de l'Edit seconde et La Française troisième. Elle avait, d'ailleurs, cette année-là aussi, échoué dans le Gladiateur et le Prix du Pin. Basse Pointe dans l'un, Cadet Roussel III dans l'autre l'avaient reléguée à la seconde place. C'est la même forme honorable, mais un peu déclinante, qu'elle montre deux automnes de suite: d'où on peut provisoirement conclure qu'elle n'est pas une jument d'arrière saison.

Beaucoup plus intéressante que cette défaite de La Française a été la victoire remportée, dans le Handicap limité, par son compagnon d'écurie Romagny.



ROMAGNY

L'avant-veille, le fils de Rabelais avait cueilli au passage un prix de 5.000 francs qui lui valait une surcharge de sept livres, et par suite le top weight. Fallait-il en conclure que son écurie faisait peu de cas de sa chance dans le handicap, ou admettre, au contraire, qu'elle l'estimait si belle, qu'elle pouvait risquer la pénalité? C'est naturellement la première version qu'on a admise avant la course et la seconde après. La vérité, je crois, est qu'avec un cheval incertain tel que Romagny, après toutes les désillusions qu'il lui a causées, le propriétaire de Romagny, continuait à tout espérer et à tout craindre. Depuis longtemps, le fils de Rabelais lui donne à la maison les plus grandes satisfactions, tout en continuant à trahir sa confiance en public. Il n'y a dans des cas pareils, sachant qu'un cheval peut très bien faire, qu'à essayer et à attendre qu'il s'y décide. La course facile qu'il a eu vendredi, a pu le mettre en confiance, et l'état du terrain a dû lui faciliter la tâche. Bref, nous avons retrouvé, sinon tout à fait le crack qu'on croyait avoir l'an dernier, du moins quelque chose qui en approche. Le fils de Rabelais a gagné pendant tout le parcours avec une aisance et une liberté d'action remarquables et il a montré à l'arrivée, à l'attaque de Rêveuse, une bonne volonté toute nouvelle.

Longchamp n'a pas eu, durant cette dernière semaine, le monopole des épreuves importantes. Nous avons eu aussi, au Tremblay, le Prix Edgar Gillois, à Maisons-Laffitte, le Prix de Flore, et dans l'un et l'autre, nous avons vu courir Wagram II. L'excellente pouliche s'est multipliée dans cette dernière période: elle a fourni trois courses en six jours, et le résultat est que nous ne savons plus trop que penser d'elle. Qu'elle soit la meilleure pouliche de son année, on est, je crois, là-dessus, d'accord. Mais, quelle est sa place exacte dans sa génération, sa situation vis-à-vis des mâles? Nous avons cru un moment le savoir, et aujourd'hui, nous doutons. Circonstance assez curieuse, c'est sa brillante victoire dans le Prix de Flore, qui a contribué le plus à la détrôner.

Si l'on excepte sa fameuse performance du Grand Prix qui n'est qu'une place et qui demeure isolée, il n'y a, entre toutes les performances de Wagram II, aucun dés ccord. Elle a pu succomber très régulièrement contre Martial III et Oui-Dà et battre comme elle l'a fait Fourvière, Hardie, La Sémillante et autres.

En résumé, sans admettre précisément qu'elle a été, dans le Prix du Cèdre et dans le Prix Saint-Simon, battue absolument sur son mérite, on commence à se demander si sa place derrière Houli, à Longchamp, n'est pas un trompe l'œil et si elle n'est pas tout simplement moins bonne qu'on ne l'a crue.

Stuart.

Poignée de nouvelles.

Le jockey Larbey, qui avait été victime d'une très grave chute, est complètement rétabli.

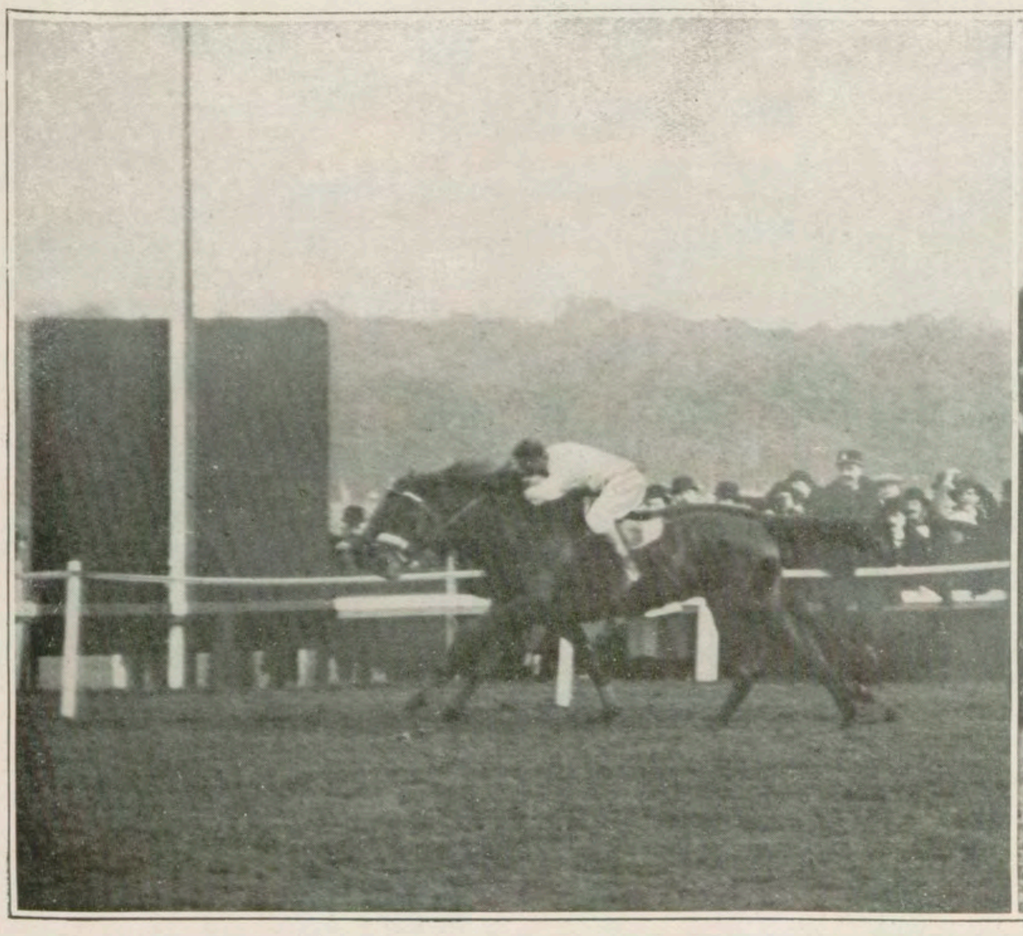
— Marsh, l'apprenti de l'entraîneur Flatman, qui s'est signalé par une série heureuse de montes, sera le second jockey de l'écurie Ed. Blanc pour 1913.

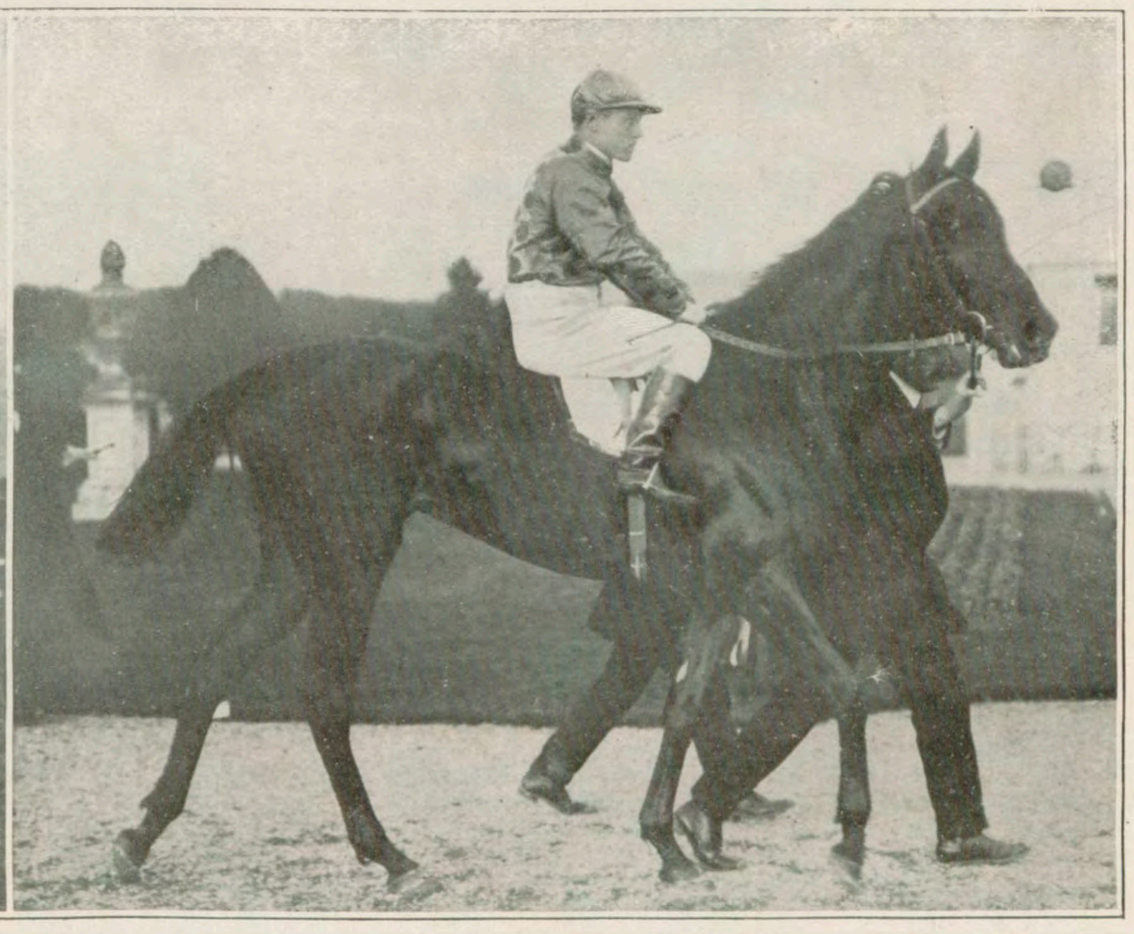
— Bise, qui courait pour la première fois sous les couleurs de son nouveau propriétaire, Max Dearly, a gagné brillamment le Prix Baron, au Tremblay.

TOUS LES LECTEURS DES PUBLICATIONS PIERRE LAFITTE & Cie
DOIVENT CONSIDÉRER
EXCELSIOR
COMME
LEUR JOURNAL QUOTIDIEN
Demander l'envoi franco de la liste détaillée des *Primes et Avantages* offerts aux abonnés d'un an.

DE LONGCHAMP A MAISONS-LAFFITTE

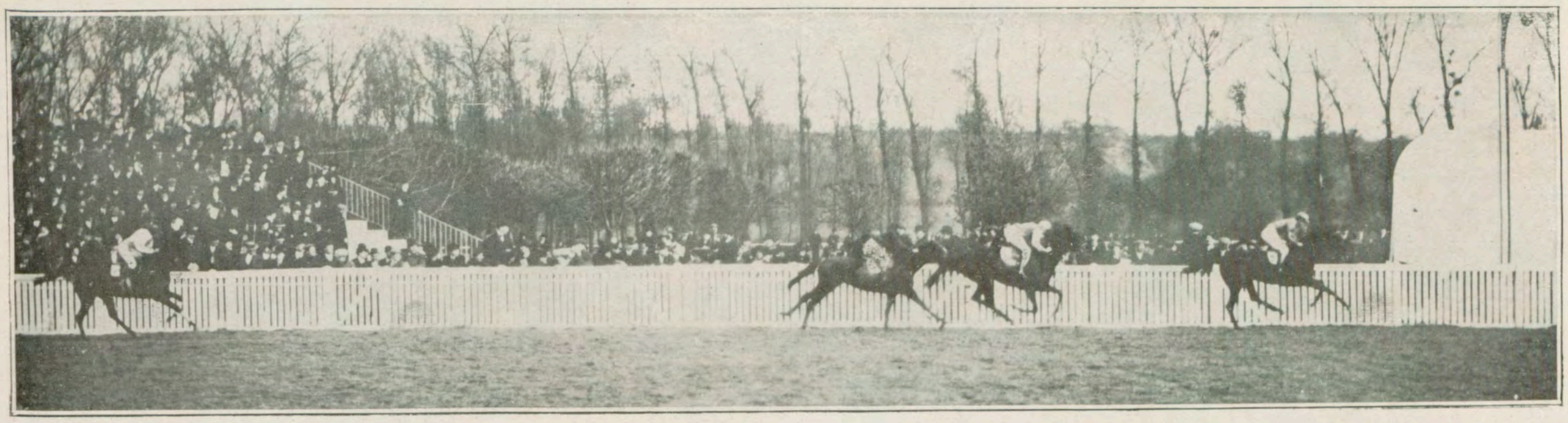
LE PRIX DE CONDÉ (2.000 mètres, 20.000 francs). — Longchamp, 24 octobre. — L'arrivée.
Cretry a mené jusqu'à l'entrée de la ligne droite ; il fléchissait à cet endroit, tandis que Pirpiriol se détachait nettement. Aux premières tribunes, le cheval de M. Vanderbilt était attaqué par Chippewa et Le Cardeur ; néanmoins, il gagnait une longueur d'avance sur Chippewa.





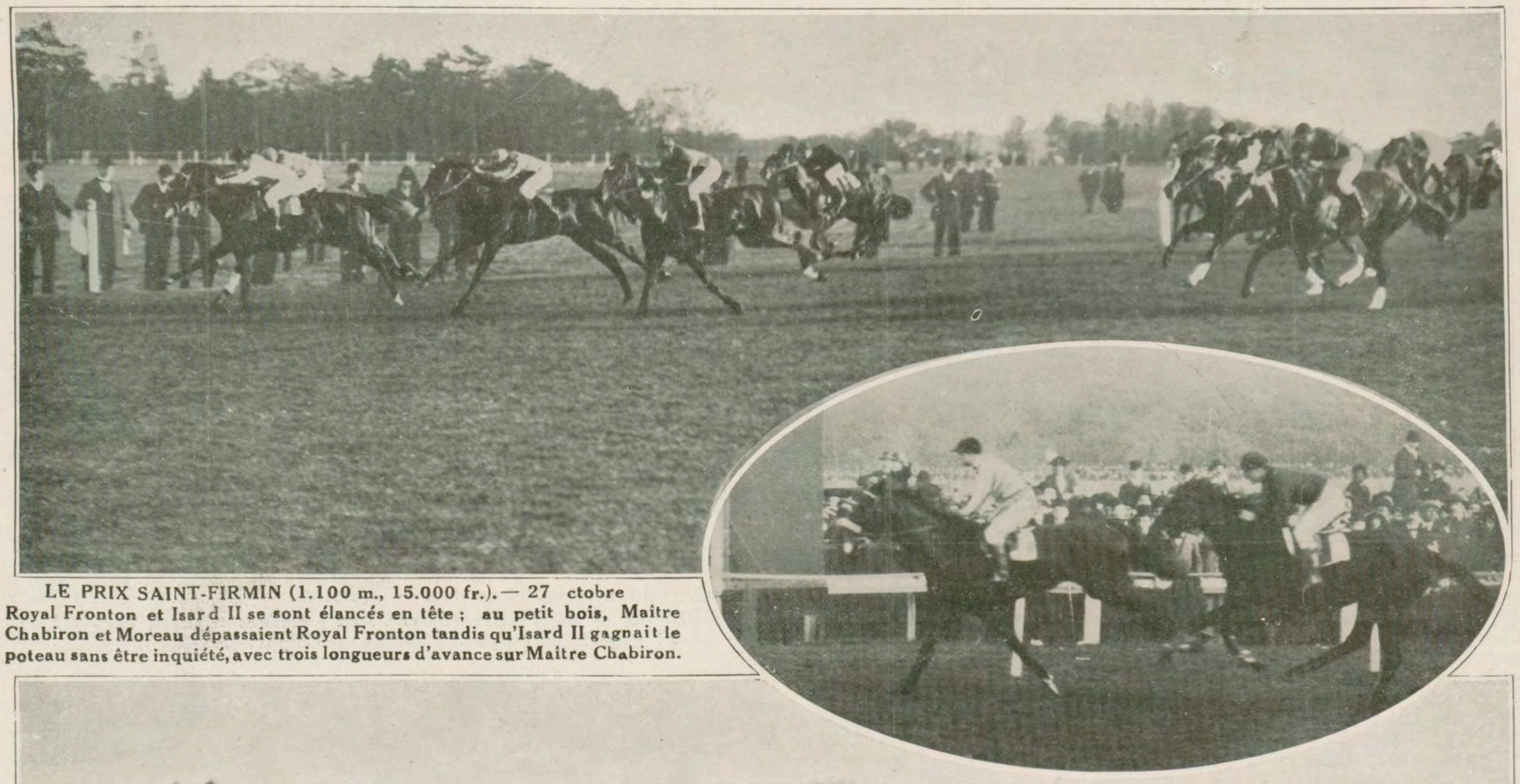
LE PRIX SALVERTE (4.000 mètres, 20.000 francs). — L'arrivée.
Sarrasin est parti devant Nérac et Matchless ; il entrait premier dans la ligne droite. Bientôt, La Française venait l'attaquer et les deux chevaux finissaient dead-heat.

WAGRAM II, MONTÉE PAR O'NEILL.
Wagram II a remporté une très facile et très brillante victoire dans le prix de Flore battant Fourvières et Cyprine.

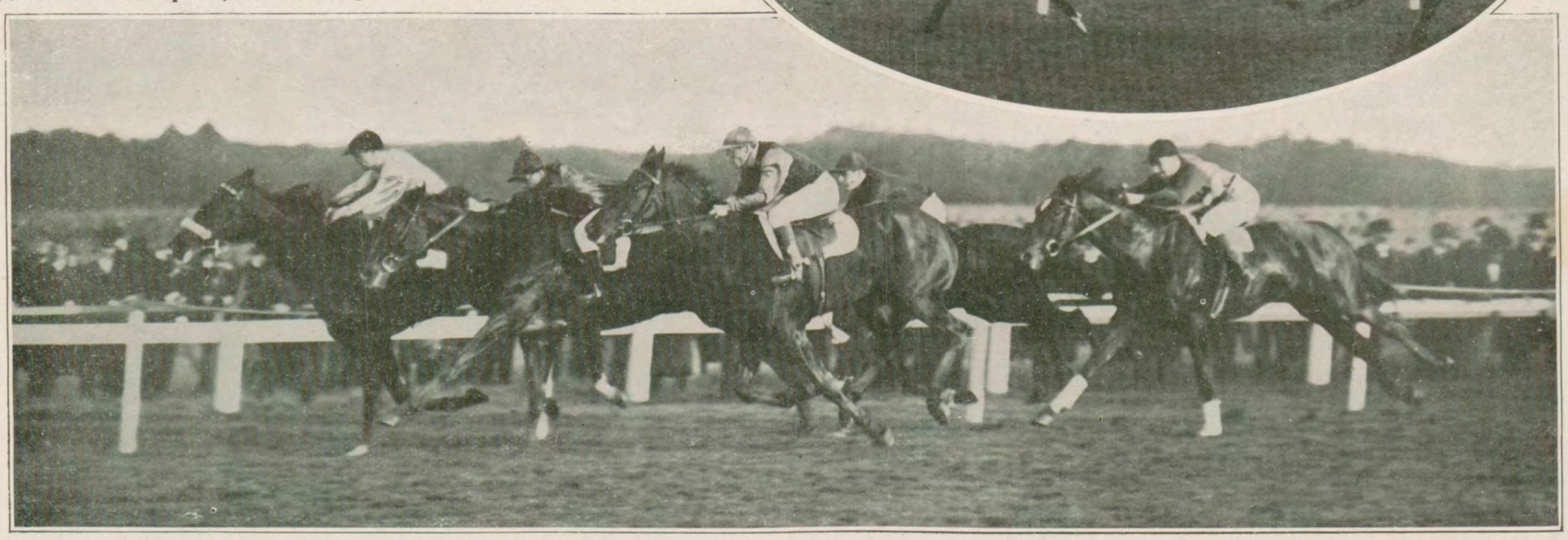


LE PRIX DE FLORE (2.100 mètres, 25.000 francs). — Maisons-Laffitte, 25 octobre. — L'arrivée.
Rêveuse a mené devant Cyprine, Qu'elle est Belle II et Wagram II. Rêveuse entrait première dans la ligne droite, mais Wagram II venait la régler rapidement et terminait avec deux longueurs d'avance sur Fourvières ; Cyprine troisième.

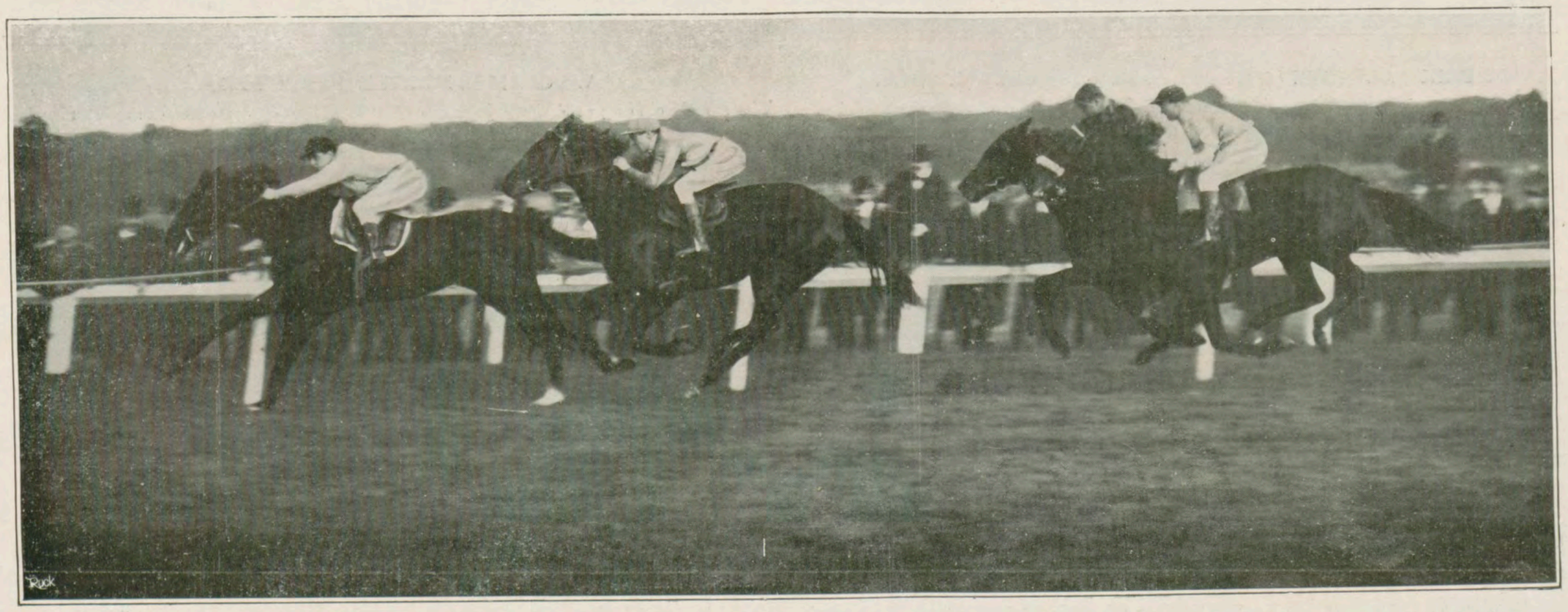
LA DERNIÈRE DE LONGCHAMP



LE PRIX SAINT-FIRMIN (1.100 m., 15.000 fr.). — 27 ctobre
Royal Fronton et Isard II se sont élancés en tête ; au petit bois, Maître Chabiron et Moreau dépassaient Royal Fronton tandis qu'Isard II gagnait le poteau sans être inquiété, avec trois longueurs d'avance sur Maître Chabiron.



LE HANDICAP LIMITÉ (2.400 mètres, 20.000 francs). — 27 octobre. — L'entrée de la ligne droite.
Le Bouddha, Romagny, Agenda et Rêveuse, sont partis dans cet ordre. Dans la descente de Boulogne, Romagny prenait le commandement. Rêveuse, Madelon, Agenda venaient l'attaquer dans le dernier tournant, mais Romagny conservait cependant une longueur d'avance sur Rêveuse. En médaillon : l'arrivée.



LE PRIX DU PIN (3.000 mètres, 15.000 francs). — 27 octobre. — Aux 2.000 mètres.
Philippe II a mené de bout en bout. Derrière lui, à la porte de Boulogne, Maboul II dépassait Robinson. Au dernier tournant, La Française améliorait sa position ; elle se lançait dans la ligne droite à la poursuite de Philippe II, mais ne pouvait faire mieux que de terminer à une longueur du cheval de M. de Saint-Phalle.

COURSING

Les courses de lévriers

Le coursing est certainement moins cruel que la chasse.

[Nous extrayons du nouvel ouvrage de la Collection Sports-Bibliothèque (1) ***"Animaux de Sport"***, dû à MM. Jacques Boulenger et Emile Henriot, le très intéressant passage suivant. Ce livre, consacré au coursing, aux corridas et aux combats de coqs, intéressera tous les sportsmen.]

La course de lévriers en ligne droite est pratiquée en Belgique et dans l'extrême-nord de la France avec un certain succès. On emmène les lévriers à une bonne distance de leurs maîtres; ceux-ci appellent et sifflent de toutes leurs forces en agitant des bandes d'étoffe, des mouchoirs, ou tout autre objet propre à attirer l'attention des chiens; au signal donné par le starter, on lâche simultanément tous les lévriers, et ceux-ci s'élancent, en passant au besoin les obstacles qu'on leur a ménagés, vers leurs maîtres qui ont eu soin de se placer au delà de la ligne d'arrivée. *A priori*, l'infériorité de ce sport sur celui du coursing, c'est qu'il ne met en valeur qu'une seule des qualités des lévriers: la vitesse; l'admirable souplesse du greyhound aux voltes du lièvre, sa science des défenses du gibier, sa passion, son honnêteté n'y servent de rien. Mais surtout, le grand inconvénient des courses en ligne droite, et ce qui fait qu'elles sont à peine un sport, c'est que le gagnant n'en est pas nécessairement le meilleur coureur, il s'en faut. Les trois quarts des chiens, en effet, galopent bien vers celui qui les appelle, mais sans donner toute leur vitesse, sans se « livrer » réellement. De plus, lorsqu'ils galopent les uns à côté des autres, presque tous les lévriers jouent ensemble ou se battent au lieu de chercher à se distancer; aux obstacles, principalement, beaucoup s'arrêtent et s'amusent à empêcher les autres de sauter. En somme, la course en ligne droite est un spectacle plutôt qu'un sport véritable: elle est, par rapport au coursing, ce que les courses de chevaux en liberté, qu'on faisait autrefois dans les rues de Rome, sont à nos courses de pur sang. Deux lévriers ne donnent vraiment toute leur mesure que lorsque leur instinct les précipite passionnément à la poursuite du gibier fuyant.

Et ici, il faut répondre tout de suite au reproche qu'on a fait au coursing d'être cruel. En quoi est-il plus cruel de chasser avec des chiens qu'avec un fusil? En terrain ouvert, le lièvre échappe aux greyhounds au moins quatre ou cinq fois sur dix; en terrain clos, il leur échappe aussi souvent, à condition qu'on ait eu soin de ménager des couverts où il se puisse réfugier au besoin, et, même sans cela, il se sauve quelquefois par sa seule endurance. Or, au tir aux pigeons, un bon fusil tue au moins dix-neuf fois sur vingt, et, à la chasse, ne manque presque jamais son lièvre; si l'animal est seulement blessé, que l'on pense un peu à l'agonie qu'il aura si le chien ne le retrouve pas, ou aux minutes qu'il doit passer dans la gueule du pointer ou du braque qui le rapporte vivant encore. La chasse à courre même est beaucoup plus féroce que le coursing, puisqu'elle dure beaucoup plus longtemps; et l'agonie du cerf est pitoyable, qu'il meure de fatigue ou qu'il périsse d'un coup de couteau ou de carabine sous les morsures des chiens. La poursuite du lièvre par les lévriers ne dure parfois que quelques secondes et ne saurait se prolonger au delà de quelques minutes; enfin, si le gibier se défend bien, il a beaucoup de chance de sauver sa vie... Vraiment, entre toutes les chasses, celle-là est la moins cruelle de beaucoup.

Au début de son livre classique sur le *Greyhound*, Stonehenge distingue soigneusement entre ce qu'il appelle le « coursing privé » et le « coursing public ». L'objet du premier est la prise du lièvre par les chiens, et la principale qualité qu'on y demande aux lévriers est de se montrer « bons tueurs. » Dans le second, au contraire, le lièvre n'est que le prétexte, le moyen, par quoi on appréciera la valeur des greyhounds, et ce que l'on considère, ce n'est pas la lutte des chiens contre le gibier, mais leur lutte l'un contre l'autre à propos du gibier. Bref, le « private coursing » est une *chasse* et le « public coursing » une *course*. Le premier n'est souvent que le prétexte à quelque belle galopade à travers champs, derrière le lièvre et les chiens. Mais, pour le « coursing public », le juge désigné aura seul le droit d'être à cheval sur le terrain et, comme aux courses de chevaux, les spectateurs resteront rangés autour de la piste: il faut, en effet, que rien ne vienne gêner les coureurs dans leur travail, puisqu'un point de plus suffit à donner la victoire à l'un d'eux; quant au lièvre lui-même, qu'il soit pris ou non, de cela on s'occupera peu... C'est ainsi, du moins, que se passe, en Angleterre, le coursing public, sport raffiné entre tous, réglementé par un code aussi complet que celui des courses de chevaux et qu'il serait si désirable d'acclimater tout à fait chez nous.

JACQUES BOULENGER.

(1) *Animaux de sport*, par Jacques Boulenger et Emile Henriot, *Collection Sports-Bibliothèque*, Pierre Lafitte et Cie, éditeurs.

AVIATION

France et Allemagne[1]

L'escadrille

(Suite et fin.)

L'escadrille d'avions est une unité tactique de reconnaissance, et bientôt de combat, dès qu'elle sera armée. Elle correspond, dans l'ensemble de l'aviation militaire, à ce qu'est l'escadron, le bataillon dans le régiment.

Les différents organes qui la composent ont été suffisamment décrits, photographiés pendant la période des manœuvres pour qu'il soit utile d'insister sur sa formation. Néanmoins, on peut distinguer en elle deux sortes d'éléments absolument dissemblables et qui concourent cependant à la même action commune: l'automobile et l'avion.

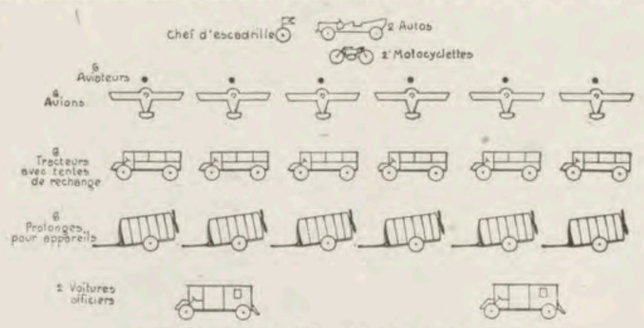
En partant du principe que l'avion, tant en guerre qu'en tourisme, a besoin d'avoir son nid de repos et son matériel de rechange, l'escadrille militaire se compose de deux parties bien distinctes:

Le train navigant; le train roulant. Réunis, tous deux, sous l'action administrative, militaire et tactique du chef d'escadrille, lieutenant ou capitaine, selon les cas.

Le schéma suivant fera d'ailleurs mieux comprendre l'ensemble des organes qui composent l'escadrille.

Le train navigant se compose de six avions. *Monoplaces*, *biplaces* ou *triplaces*, selon les marques, et tous groupés par escadrille de la même marque, le principe de l'homogénéité de l'escadrille étant la base sur laquelle il semble que l'aviation militaire veuille se guider. A ces six avions, il faut un nid de repos pour les mauvais jours de la campagne (pluie, vent, grêle, brouillards). Or — et il faut féliciter en cela la haute direction de l'aviation — le hangar lourd, encombrant, impedimentum désastreux qui paralyse encore les dirigeables, a été laissé de côté. L'avion campera sur le terrain ou s'abritera, ailes, fuselage repliés, dans sa roulotte de toile, dans sa prolonge qui sera remorquée par un tracteur automobile. Ces prolonges légères, à 2 roues, bâchées sur de légers cerceaux métalliques, sont ingénieuses, confortables et rapides à transporter.

En plus de l'abri, l'avion a besoin de soins et d ravitaillement. C'est le tracteur, avec un petit outil-



COMPOSITION D'UNE ESCADRILLE.

lage de rechange, et son moteur comme appoint, qui lui apportera cela, avec l'essence et l'huile nécessaire. C'est donc un petit magasin roulant qui suit, avec l'abri, l'appareil à l'allure d'environ 25 à 30 kilomètres à l'heure sur route. Ces tracteurs sont à roues à bandes ou en caouchouc.

En arrière de ce train roulant rapide, les 2 voitures-ateliers suivent, pouvant emporter dans leurs flancs les diverses machines-outils nécessaires à la réparation et même fabrication de pièces métalliques et de bois.

Décrire ces fourgons-ateliers est peut-être inutile. La description en a été donnée dans tous les journaux, au moment des manœuvres. A signaler cependant l'innovation intéressante d'une dynamo, mue par le moteur, et donnant, outre la lumière, l'électricité nécessaire pour faire mouvoir les différentes machines: fraiseuse, perforeuse, tour à métaux, etc., etc.

Quant au personnel, il comprend 6 aviateurs et 30 sapeurs environ, sous le commandement d'un chef d'escadrille. Ce dernier a 2 autos et des motocyclettes, à sa disposition, pour assurer la liaison entre les différents aviateurs et le centre même de l'escadrille.

Dans certaines places de l'Est, Toul, Epinal, Verdun, des dirigeables ont été placés à côté de l'escadrille. Aérostiers et aviateurs forment une sorte d'amalgame appelé centre aéronautique et qui est toujours commandé par le chef de l'escadrille de la place elle-même.

Telle est l'organisation complète de l'escadrille et du centre aéronautique. Tels sont les éléments redoutables que la prévoyance du ministre de la Guerre et du colonel Hirschauer ont placé, en avant-garde, sur notre frontière de l'Est. En attendant d'étudier l'organisation similaire que nos voisins d'outre-Rhin sont en train de monter et de comparer les avions allemands aux avions français, il est réconfortant, pour notre cœur de Français, de voir qu'en face du danger aérien allemand, en face des colossaux croiseurs de l'air mis sur pied par nos voisins, en face des hangars à dirigeables de Metz, Strasbourg, Manheim, Bade, Cologne, Munich et Berlin, il y a notre ceinture d'escadrilles, moins colossale, mais plus alerte, plus rapide, plus nombreuse, et qui veille derrière les Vosges, derrière la Meuse, prête à s'envoler et à fondre sur le nouvel envahisseur. L'avantage sera, ce jour-là, aux avions rapides, souples, multiples et armés.

MARC GOUVIEUX.

(1) Voir les numéros 732, 733, 734, 735 et 736.

NOTRE CONCOURS DE PROPAGANDE

Parmi les nombreux journaux consacrés aux sports, le plaisir universel, vous avez donné la préférence à la *Vie au Grand Air*. Nous avons répondu à cette confiance en nous efforçant d'apporter à notre revue, le plus grand nombre d'améliorations possibles; nous n'avons cessé de perfectionner notre formule et cette formule, qui est toujours perfectible, sera encore améliorée.

En échange de ces efforts constants et pour pouvoir leur donner toute l'ampleur désirable, nous avons pensé que nos lecteurs ne se refuseraient pas à nous aider à propager, chaque jour davantage, leur journal favori.

C'est pourquoi nous avons institué *Quatre Concours trimestriels* et un *Grand Concours annuel de Propagande*, dont nous indiquons ici les conditions:

CONCOURS DE PROPAGANDE
réservé aux Abonnés
des Publications Pierre Lafitte et Cie.

Ce Concours, dont les prix seront décernés aux concurrents qui auront transmis le plus grand nombre d'abonnements aux Publications Pierre Lafitte et Cie *(Femina, Je sais tout, La Vie au Grand Air, Musica, Fermes et Châteaux), comprend des épreuves trimestrielles et un Concours annuel dont voici le détail:*

4 CONCOURS TRIMESTRIELS DE PROPAGANDE

le 1er de ces Concours s'étend du 1er octobre au 31 décembre, les autres sur chacun des 3 trimestres suivants, dotés chacun de:

1 Prix de	**100**	*francs de livres*
1 —	**50**	—
2 —	**25**	—
10 —	**12**	—

choisis par nous dans le Catalogue de la Librairie Pierre Lafitte et Cie.

Les lauréats de ces Concours trimestriels participent à

UN GRAND CONCOURS ANNUEL
pour la période comprise
du 1er octobre de chaque année
au 30 septembre de l'année suivante,
doté des prix suivants:

1er Prix . . .	**500**	*francs de livres*
2e —	**250**	—
3e —	**125**	—
4e —	**100**	—
5e —	**75**	—
6e et 7e Prix . . .	**50**	—
8e, 9e, 10e Prix . .	**25**	—
du 11e au 20e Prix	**12**	—

Les livres formant les prix seront choisis par nous dans le Catalogue de la Librairie Pierre Lafitte et Cie.

RÈGLEMENT

1° *Adresser aux* PUBLICATIONS *Pierre* LAFITTE *et Cie, après l'avoir rempli et fait signer du propagandiste et du nouvel abonné, soit un des Bulletins spéciaux que l'on trouvera dans le* Carnet Multiprimes *des abonnés des Publications Pierre Lafitte et Cie (envoi franco contre 0 fr. 50. Etranger 0 fr. 75); soit une demande d'abonnement portant cette mention en tête:* Concours de Propagande.

2° *Chaque bulletin reçu est porté sur une liste spéciale pour un point à l'actif du propagandiste, dès que le montant de l'abonnement a été reçu;*

3° *Les 1er janvier, 1er avril, 1er juillet et 1er octobre, les listes sont arrêtées, totalisées, et les 14 propagandistes comptant le plus grand nombre de points, c'est-à-dire ayant adressé le plus grand nombre d'abonnements, sont proclamés lauréats;*

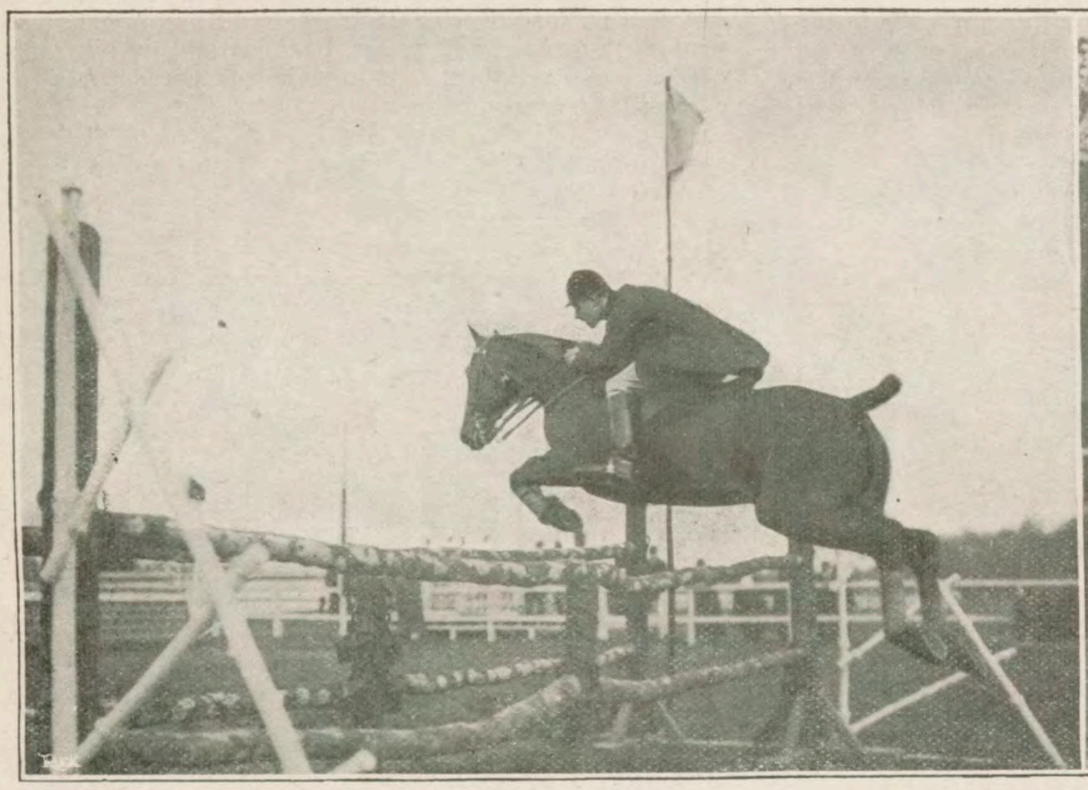
4° *Une fois les résultats du 4e Concours (trimestre s'étendant du 1er juillet au 30 septembre) publiés, les points portés sur les 4 listes sont totalisés et les 20 premiers propagandistes comptant le plus de points sont proclamés lauréats du Concours annuel;*

5° *Les souscriptions recueillies près des* nouveaux *abonnés entrent seules en ligne de compte pour ces Concours.*

Abonnez donc vos amis, faites-les abonner aux Publications Pierre Lafitte et Cie, vous aurez le double avantage de leur faire réaliser une économie sur la dépense qu'ils font en les achetant au numéro et de prendre part vous-même à un concours facile et doté de prix intéressants.

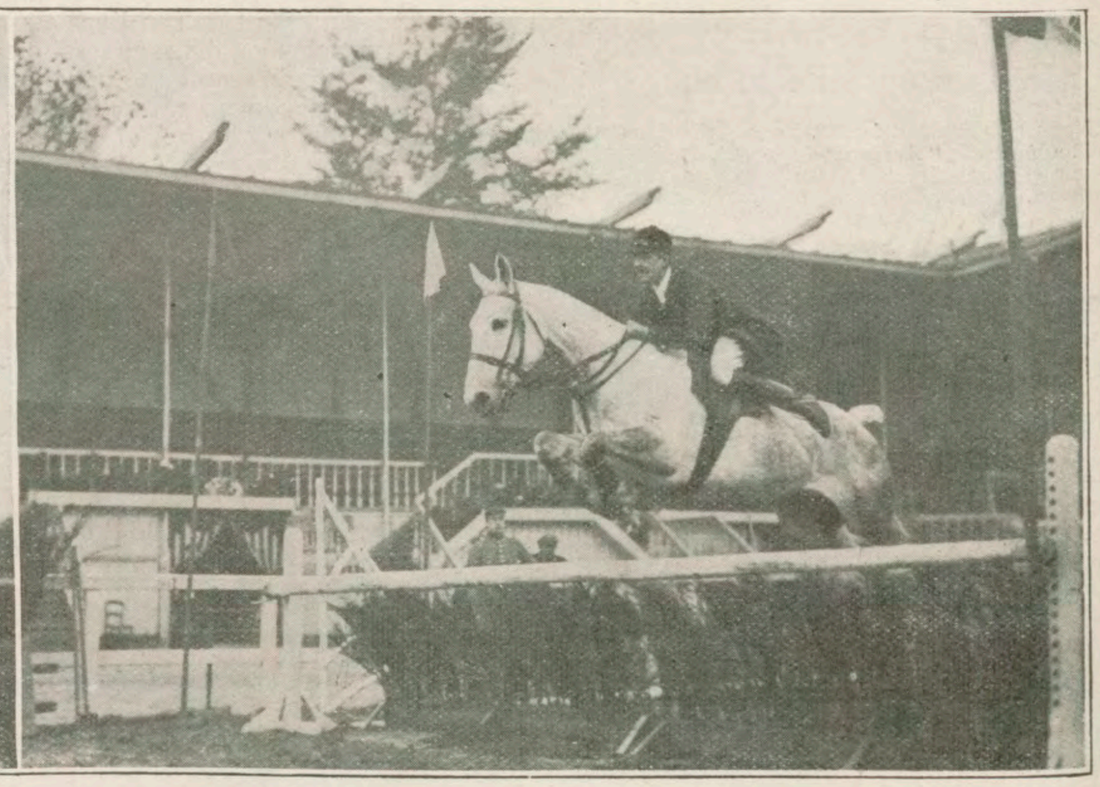
N.-B. — Les frais de port des volumes gagnés sont à la charge des lauréats.

LE CONCOURS HIPPIQUE DE LILLE



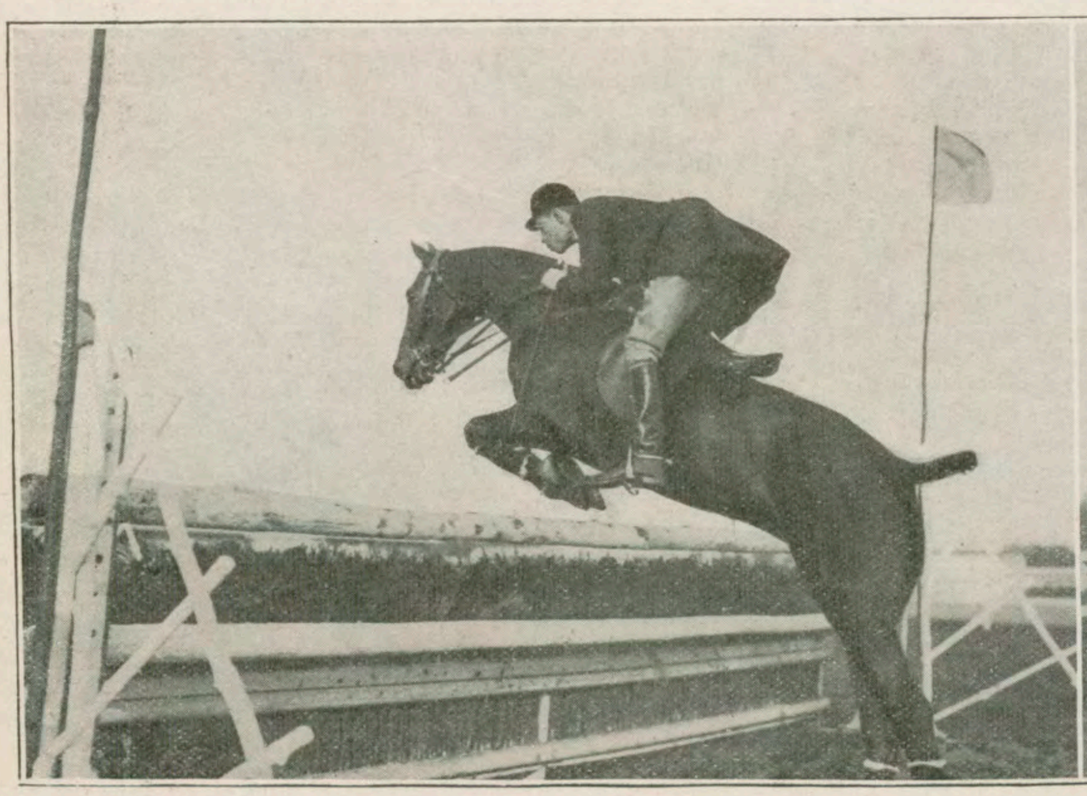
LE TOUQUET, MONTÉ PAR M. DELESALLE

Le concours hippique de Lille qui vient de se terminer et qui s'est déroulé sur le terrain des bois de la Deule, a remporté le plus grand succès.



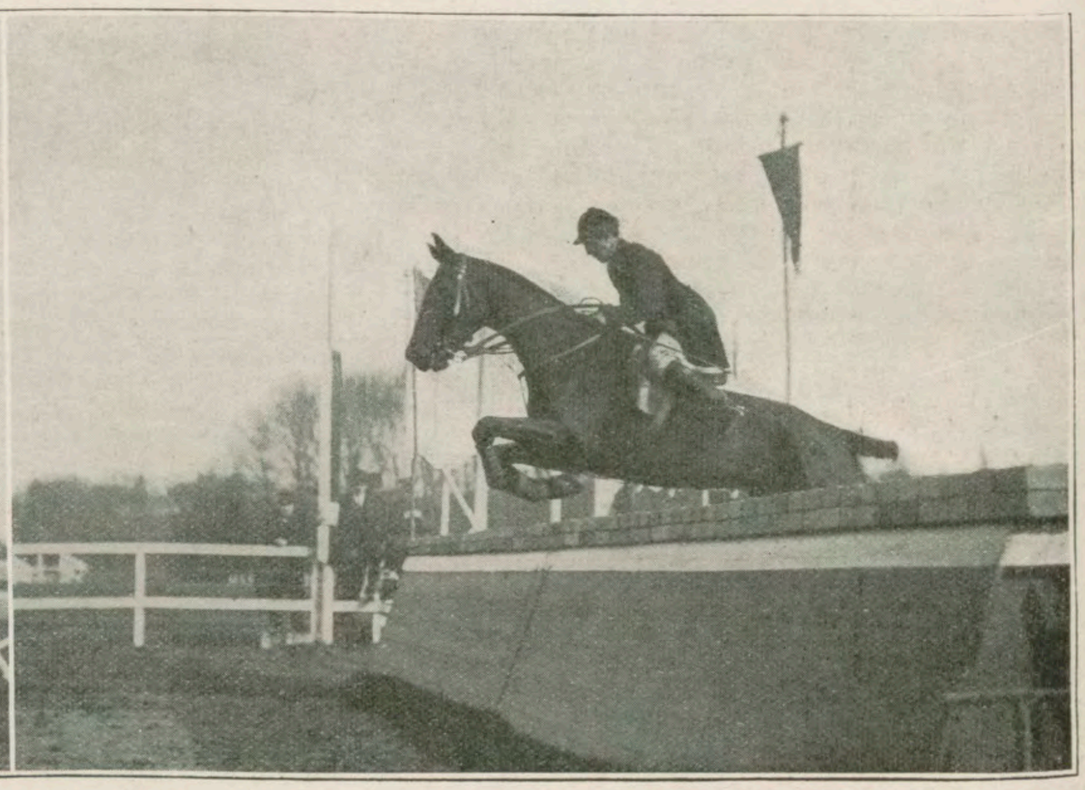
MOUNT PLEASANT, A M. J. BRODIN

Mount Pleasant fit plusieurs fautes, qui l'empêchèrent de se classer dans le Prix du Début, disputé le 20 octobre.



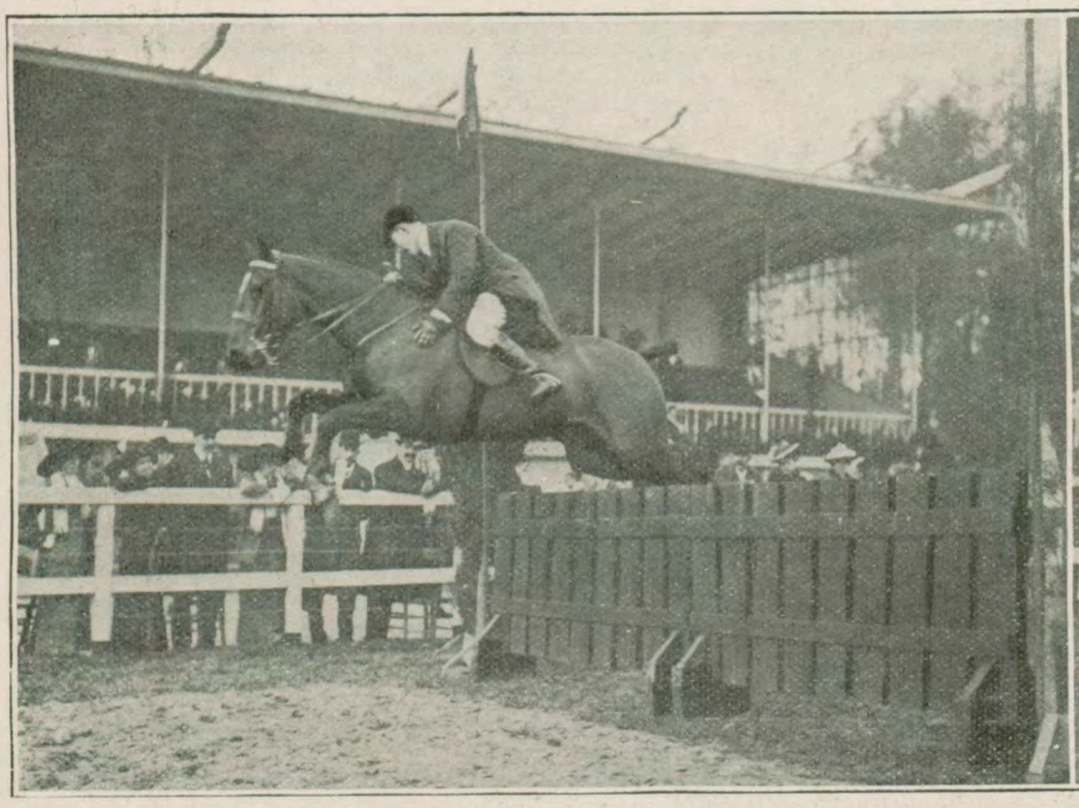
ALL RIGHT, MONTÉ PAR M. JEAN POTIN

All Right, monté par son propriétaire, M. Jean Potin, remporta le Prix des Dames, réservé aux gentlemen, devant Riquiqui et Gouga Dinn.



FATMA, MONTÉE PAR M. CABOURG

Fatma, à M. Duriez, montée par M. A. Cabourg, se classa deuxième du Prix du Début. L'épreuve fut gagnée par Civette, à M. Laurent-Lepercq.



EPERON, MONTÉ PAR M. DESMAZIÈRES

M. Maurice Desmazières, qui montait Eperon, ne réussit pas à classer son cheval lors des premières journées du concours hippique de Lille.

DIAVOLO, MONTÉ PAR M. CABOURG

Le 20 octobre, se disputait le Prix de la Société Hippique, réservé aux officiers, il fut gagné par le capitaine Augier, sur son cheval Allons Y.

Le Gérant : CHARLES GUYOT.

Imp. de *La Vie au Grand Air*. — H.-L. MOTTI, Dir., 13, impasse Ronsin, Paris.